

POLITYKA PARKINGOWA MIASTA EŁKU



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Opracowanie pt.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku

zostało przygotowane dla

Miasta Ełku
ul. marsz. J. Piłsudskiego 4
19-300 Ełk

przez



na podstawie Umowy nr 3/2019 na opracowanie „Polityki Parkingowej Miasta Ełku” z dnia 11 października 2019 r.

Zespół projektowy:

Maciej Mysona – kierownik projektu

Robert Buciak

Bartosz Chuderski

Krzysztof Ruciński

Yurii Shchur

Konrad Sosnowicz

Marcin Wojtowicz

Paweł Wójcik

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa
e-mail: zdgtor@zdgtor.pl
www.zdgtor.pl

Spis treści

1. WSTĘP	5
1.1 OPIS PROJEKTU.....	5
1.2 SŁOWNIK POJĘĆ.....	7
1.3 PODSTAWY TEORETYCZNE POLITYKI PARKINGOWEJ.....	9
2. PODSUMOWANIE BADAŃ I KONSULTACJI SPOŁECZNYCH	15
3. ANALIZA DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PLANISTYCZNYCH	21
3.1 AGENDA MIEJSKA UE.....	21
3.2 STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU	21
3.3 KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030	22
3.4 STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU.....	22
3.5 KRAJOWA POLITYKA MIEJSKA 2023	22
3.6 STRATEGIA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO	23
3.7 PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO... 23	
3.8 STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU EŁKU DO ROKU 2020.....	24
3.9 STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA EŁKU..	24
3.10 PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA MIASTA I GMINY EŁK ORAZ GMINY STARE JUCHY NA LATA 2019 – 2030	26
3.11 PROGRAM REWITALIZACJI EŁKU NA LATA 2016 – 2023	26
3.12 STUDIUM KOMUNIKACYJNE DLA MIASTA EŁKU.....	26
4. DIAGNOZA SYTUACJI PARKINGOWEJ W MIEŚCIE EŁKU	29
4.1 ANALIZA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIASTA	29
4.2 ANALIZA OBECNIE FUNKCJONUJĄCEGO UKŁADU DROGOWEGO.....	30
4.3 ANALIZA PROJEKTÓW ORAZ KONCEPCJI PRZEBUDOWY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO W OBSZARZE MIASTA	32
4.4 ANALIZA GŁÓWNYCH GENERATORÓW RUCHU	36
4.5 SWOT DLA GRUP OBSZARÓW	49
4.6 SWOT DLA CAŁEGO MIASTA.....	57
5. CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ.....	59
5.1 CELE POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA EŁKU	59
5.2 PLAN WDRAŻANIA	66
5.3 WYBRANE OBSZARY ROZWIĄZAŃ PILOTAŻOWYCH	68
5.4 PLANOWANE DZIAŁANIA W PODZIALE NA OBSZARY	86
5.5 KOSZTOCHŁONNOŚĆ W HORYZONTACH CZASOWYCH	95
6. ZARZĄDZANIE I MONITOROWANIE	99
6.1 ZARZĄDZANIE.....	99
6.2 MONITOROWANIE	101
6.3 KONSULTACJE SPOŁECZNE DOKUMENTU.....	103
7. SPIS TABEL, RYSUNKÓW, ZDJĘĆ I WYKRESÓW	105



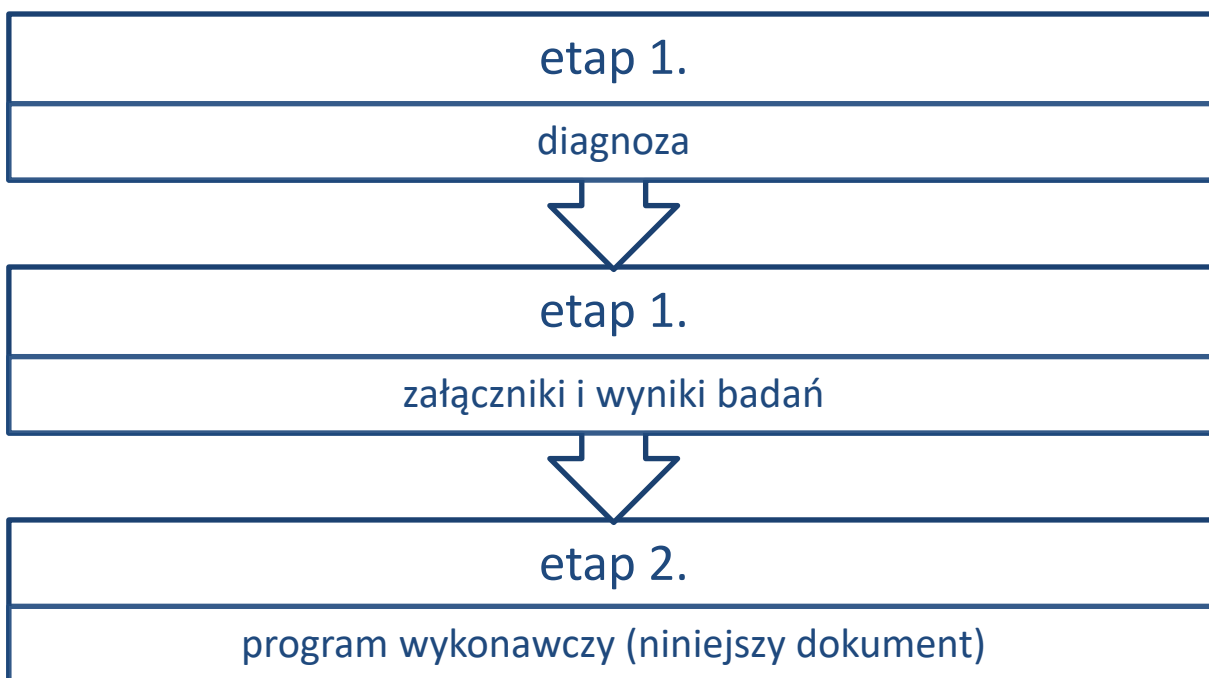
WSTĘP

1. Wstęp

1.1 Opis projektu

Polityka Parkingowa Miasta Ełku powstaje w ramach projektu „Smart Parking — zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Ełku”, na który gmina miasto Ełk otrzymała dotację z Ministerstwa Rozwoju w ramach konkursu „Human Smart Cities. Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców”. Zgodnie z warunkami konkursu i wolą władz miasta polityka parkingowa oparta jest o szerokie spektrum badań i analiz oraz powstawała z wykorzystaniem metod partycypacji społecznej. Dokument opracowany został przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o. na zlecenie gminy miasto Ełk i jest częścią wyników szerszych prac polegających na przygotowaniu kompleksowego projektu o charakterze studialnym pn. „Polityka Parkingowa Miasta Ełku”.

Cały dokument „Polityki Parkingowej Miasta Ełku” składa się z trzech części:



Miasta inteligentne, tzw. *Smart Cities*, to jednostki, które w sposób gospodarny zarządzają zadaniami własnymi, wsłuchują się w potrzeby mieszkańców, a nowoczesne technologie wykorzystują do polepszenia warunków życia. Często najprostsze rozwiązania są tymi najbardziej „*smart*” (z ang. – inteligentnymi), a zadaniem tego dokumentu jest wskazanie drogi, którą podążać będzie Ełk w obszarze zarządzania przestrzenią parkingową.

**„Nie ma jednej prostej odpowiedzi rozwiązującej każdy problem miasta,
rozwiązaniem jest stosowanie wielu odpowiedzi”**

*“There is no single answer to any problem in the city. The solution comes from
a multiplicity of answers”*

— Charles Montgomery, *Miasto Szczęśliwe*

Celem opracowania jest:

- zbadanie i opisanie istniejącej sytuacji w zakresie miejsc do parkowania i organizacji parkowania;
- określenie docelowego systemu parkowania i jego uporządkowanie w zakresie ogólnodostępnych miejsc parkingowych poprzez ustalenie podstawowych zasad i kierunków polityki parkingowej na okres docelowy do 2030 r. oraz zaproponowanie konkretnych działań i przedsięwzięć w tym zakresie wraz z planem realizacji z uwzględnieniem zapisów projektu „Smart Parking zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Elku” i narzędzi w nim opisanych.

Dokument swoim zakresem obejmuje:

- syntetyczną analizę dokumentów strategicznych;
- podsumowanie wyników dotychczasowych badań (podsumowanie etapu 1);
- analizę SWOT;
- określenie celów nowej „Polityki Parkingowej Miasta Elku”;
- propozycję zadań do realizacji w ramach tej polityki;
- system zarządzania i monitorowania wdrażania „Polityki Parkingowej Miasta Elku”.

1.2 Słownik pojęć

Analiza SWOT – metoda porządkowania i analizy informacji. Jej nazwa to akronim pierwszych liter angielskich słów, które odpowiadają częściom tej metody. Składa się z czterech elementów: mocne strony (ang. *Strengths*), słabe strony (ang. *Weaknesses*), szanse (ang. *Opportunities*), zagrożenia (ang. *Threats*). Mocne i słabe strony zawierają czynniki, na które zarządzający strategią ma duży wpływ. Szanse i zagrożenia to czynniki zewnętrzne, na które można jedynie reagować. SWOT jest uniwersalnym narzędziem analizy projektów i rozwiązań zarówno w zarządzaniu publicznym, jak i biznesowym.

Branża HoReCa – określenie sektora hotelarskiego oraz gastronomicznego.

Kontrapas rowerowy – pas ruchu na jezdni ulicy jednokierunkowej, który pozwala jechać rowerem również w drugą stronę. Ma szerokość co najmniej 1,5 metra i wolno go stosować na odcinkach dróg, na których maksymalna prędkość jest nie większa niż 50 km/h. Stosowany jest w celu skrócenia czasu i długości podróży rowerami oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kontraruch rowerowy – organizacja ruchu na jezdni ulicy jednokierunkowej obowiązująca na mocy wyłącznie znaków pionowych, która pozwala jechać rowerem również w drugą stronę. Polega na umieszczeniu pod znakami „zakaz wjazdu” na jednym końcu odcinka drogi i „ulica jednokierunkowa” na drugim tabliczek z napisem „nie dotyczy rowerów”. Zgodnie z rozporządzeniem o znakach i sygnałach drogowych to rozwiązanie wolno stosować tylko w terenie zabudowanym w miejscach, w których prędkość pojazdów jest ograniczona do najwyżej 30 km/h. Kontraruch stosowany jest w celu skrócenia czasu i długości podróży rowerami oraz dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Minimum parkingowe – narzędzie planowania przestrzennego wskazujące, ile powinno być zbudowanych miejsc parkingowych. Najczęściej minima parkingowe wyraża się w relacji do cech głównego rodzaju przeznaczenia danego terenu, np. do liczby mieszkań lub powierzchni sklepów. Jego przeciwieństwem są maksima parkingowe. Obowiązek stosowania minimów parkingowych w planach miejscowych jest zapisany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Mobilność transportowa – skłonność ludzi do odbywania podróży bez zmiany stałego miejsca zamieszkania. W tym dokumencie jest stosowana bez przymiotnika. Należy jednak pamiętać, że słowo *mobilność* ma także inne znaczenia – mobilność ludności (zmiana miejsca zamieszkania), mobilność zawodowa (zmiana wykonywanego zawodu), mobilność społeczna (zmiana klasy społecznej), mobilność kapitału (możliwość przenoszenia aktywów finansowych).

Projektowanie uniwersalne – metoda projektowania przedmiotów i usług w taki sposób, by mogli ich używać wszyscy ludzie bez względu na sprawność fizyczną i intelektualną, wzrost, wiek, płeć bez potrzeby adaptacji. Pierwotnie odnosiła się do projektowania architektury. Następnie zaczęto jej używać we wzornictwie przemysłowym, na stronach internetowych itp. Stosowanie projektowania uniwersalnego jest w Polsce obowiązkowe na podstawie ustawy o dostępności.

Rewitalizacja – zgodnie z ustawą o rewitalizacji jest to proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych prowadzony w sposób kompleksowy poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, które są skoncentrowane terytorialnie, prowadzone przez interesariuszy rewitalizacji na podstawie gminnego programu rewitalizacji.

Strefa płatnego parkowania – obszar, na którym istnieje obowiązek płacenia za postój. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych w Polsce strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla użytkowników pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Zarówno cała strefa, jak i każde miejsce w strefie muszą być oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi.

Strefa ruchu uspokojonego tempo-30 – fragment sieci drogowej, na obszarze którego obowiązuje ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/h. Stosowana jest na terenach mieszkaniowych, na ulicach lokalnych i dojazdowych. W strefach tempo-30 występuje podział przestrzeni dróg na jezdnie i chodniki. Powszechne są za to rozwiązania spowalniające ruch pojazdów takie jak wyniesione przejścia dla pieszych, wyniesione skrzyżowania, minironda czy wyspy na przejściach dla pieszych. W strefach tempo-30 nie tworzy się osobnej infrastruktury rowerowej, gdyż jazda rowerem powinna się tam bezpiecznie odbywać na jezdni.

Strefa zamieszkania – odcinek drogi (w tym także placu), po którym piesi mogą swobodnie poruszać się całą jej szerokością i mają pierwszeństwo przed pojazdami. Ponadto obowiązuje tam ograniczenie prędkości do 20 km/h, wolno parkować wyłącznie w oznaczonych miejscach, a progi zwalniające nie muszą być oznaczone znakami. Strefa zamieszkania służy zapewnieniu bezpieczeństwa wokół budynków, szkół, sklepów czy terenów wypoczynkowych. W Polsce zgodnie z rozporządzeniem oznaczone są specjalnymi znakami.

Suburbanizacja – proces urbanistyczny, który polega wyludnianiu się miasta i rozroście terenów podmiejskich wokół niego. Suburbanizacja poza zmianą miejsca zamieszkania ludzi składa się też z zajmowania terenów rolnych przez budownictwo jednorodzinne, wzrostu liczby przedsiębiorstw na terenach wiejskich wokół miast i zmiany struktury społecznej na terenach wiejskich. Wynikiem suburbanizacji jest wzrost liczby codziennych dojazdów do pracy, szkół i sklepów z terenów wiejskich do miasta.

Woonerf – typ strefy zamieszkania. Jego wyróżnikami są wyraźnie oznaczone wejścia, zastosowanie małej architektury i zieleni, fizyczne bariery uniemożliwiające przekraczanie dozwolonej prędkości. Słowo *woonerf* pochodzi z języka niderlandzkiego i wolnym tłumaczeniu oznacza ulicę do mieszkania.

Zrównoważona mobilność transportowa – koncepcja polityki publicznej. Jej celem jest zmiana nawyków podróżowania w kierunku używania przez ludzi środków transportu, które powodują mniejsze koszty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne. Najczęściej polega na zmniejszeniu udziału podróży samochodami, a zwiększeniu

udziału podróży pieszo, rowerami i transportem zbiorowym. Koncepcja jest szeroko promowana przez Unię Europejską, m.in. przez dotowanie opracowywania przez miasta planów zrównoważonej mobilności Miejskiej.

1.3 Podstawy teoretyczne polityki parkingowej

Badania parkowania na świecie mają już niemal stuletnią tradycję. Intensywnie rozwinęły się w latach 60. i 70. XX w., gdy poważne problemy z parkowaniem przeżywały kraje Europy Zachodniej, USA i Kanada. Najnowsza fala naukowego zainteresowania parkingami trwa od 2005 r., gdy została opublikowana książka pt. *The High Cost of Free Parking* autorstwa prof. Donalda Shoupa z Uniwersytetu Kalifornijskiego w Los Angeles.

Parkowanie ma ściśle określone miejsce w systemie transportowym. Każda sieć przesyłowa składa się z trzech podstawowych części – infrastruktury liniowej, infrastruktury końcowej i elementów ruchomych. Dla poszczególnych sieci są to:

Tabela 1. Elementy sieci liniowych

Rodzaj sieci	Infrastruktura liniowa	Infrastruktura końcowa	Elementy ruchome
kolejowa	linie kolejowe	dworce i przystanki	pociągi
wodociągowa	rury	krany	woda
lotnicza	korytarze powietrzne	lotniska	samoloty
piesza	chodniki	ławki	ludzie
drogowa	jezdnie	miejsca parkingowe	samochody

Parkingi są infrastrukturą końcową sieci drogowej przeznaczonej dla samochodów. Bez parkingów ruch samochodowy byłby bardzo trudny. Brak możliwości zaparkowania samochodu w legalnym miejscu powoduje ich pozostawianie w dowolnym miejscu – na trawnikach, chodnikach lub tam, gdzie zagrażają bezpieczeństwu. Z drugiej strony nadmiar parkingów powoduje, że stoją one puste. Wówczas przestrzeń nie jest wykorzystywana w żadnym celu, ale generuje koszty.

Występuje wyraźny związek pomiędzy elementami sieci. Poziom korzystania z sieci zależy od elementu najslabiej rozwiniętego. Ogranicza on możliwość używania pozostałych części. Limitując liczbę miejsc postojowych (zarówno legalnych, jak i dzikich), wpływa się na skłonność ludzi do korzystania z samochodów i na zatłoczenie jezdni. Podwyższenie kosztów użytkowania samochodów spowoduje, że na

parkingach pojawi się więcej wolnych miejsc i zmniejszą się korki. W drugą stronę – budowa nowych dróg zachęca do jazdy samochodem i zwiększa zajętość miejsc na parkingach.

Intensywność korzystania z sieci drogowej jest powiązana z innymi sposobami podróżowania. Teza ta opiera się na ludzkiej potrzebie przemieszczania się. Mieszkańcy chcą dotrzeć do domu, pracy, sklepu lub innego miejsca. Dla realizacji swoich potrzeb wybierają jedną z dostępnych opcji. Najczęściej kierują się czasem podróży, rzadziej wygodą, kosztami, zdrowiem, a tylko nieliczni – śladem środowiskowym. Ludzie mają swoje przyzwyczajenia i nie rozważają swoich decyzji przed każdą z podróży. Nad wyborem środka transportu i trasy przejazdu zastanawiają się, gdy mają odbyć podróż nietypową lub zmieniają się warunki – wyjątkowo ładna pogoda, budowa nowej drogi, zepsuty samochód, pandemia. Raz na kilka tygodni lub miesięcy większość ludzi natrafia na okazję do zmiany swoich przyzwyczajzeń transportowych. Natomiast sumaryczna liczba podróży zmienia się nieznacznie i wynosi około dwóch podróży na osobę na dzień. Jedynie w stanach wyjątkowych jest ona zdecydowanie mniejsza.

Wnioskiem z tych rozważań jest stwierdzenie, że różne środki podróży działają w systemie naczyń połączonych. Poprawienie warunków korzystania z jednej z sieci transportowych spowoduje, że będzie z niej korzystać więcej osób, zaś z innych mniej. Skutkiem utrudnienia warunków będzie wzrost liczby użytkowników alternatywnych środków komunikacji. Działa to na każdą z części sieci. Np. budowa nowych parkingów, gdy ich brakuje, spowoduje, że więcej osób zacznie poruszać się samochodami, głównie dlatego, że czas podróży skróci się o poszukiwanie miejsca. Zmniejszenie liczby kursów linii autobusowych spowoduje, że część pasażerów przesiądzie się do samochodów bądź na rowery. Przekształcenie ulicy w deptak powoduje, że więcej osób poruszać się będzie pieszo, zaś mniej – samochodami, autobusami i rowerami.

Ważnym czynnikiem dla władz publicznych są koszty działania poszczególnych sieci transportowych. Różne sposoby podróżowania generują różne koszty tak dla mieszkańców, jak i dla władz publicznych. Część kosztów bezpośrednio wiąże się z transportem (zakup pojazdów, paliwo, części zamienne, amortyzacja, czas podróży, budowa i utrzymanie sieci, wypadki, podatki i opłaty). Pozostałe to koszty zewnętrzne (zdrowie, zajęta przestrzeń, wpływ na przedsiębiorczość, aktywność społeczna mieszkańców, zanieczyszczenie środowiska, hałas, zużycie energii). Obliczenia sumarycznych kosztów transportu wskazują, że podróże samochodami są dotowane przez mieszkańców poruszających się autobusami, pieszo i rowerami¹. Dlatego celem wszystkich nowoczesnych polityk transportowych jest zmniejszenie udziału podróży samochodami. Np. Londyn planuje go obniżyć z 37% do 20% w ciągu 26 lat².

Większość miejsc parkingowych jest dla mieszkańców darmowa, ale jeśli kupili oni garaż lub parkują w płatnej strefie, to ponoszą związane z tym wydatki. Średnio jedno miejsce postojowe w garażu podziemnym powoduje wzrost ceny mieszkania o 15%. Zapisanie przez władze gminy w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego wysokiego minimum parkingowego dla budownictwa mieszkaniowego powoduje wzrost cen mieszkań. To skłania ludzi do

¹ Walker P., 2018, Jak rowery mogą uratować świat, Wysoki Zamek, Kraków.

² Mayor of London, 2018, Mayor's Transport Strategy

wyprowadzki z miasta, jeszcze bardziej uzależnia ich od samochodów i powiększa problemy parkingowe w mieście. Cena parkingu jest w Polsce praktycznie zawsze częściowo ukrywana w cenie mieszkania.

Dla władz publicznych każde zorganizowane publiczne miejsce postojowe kosztuje tyle, co jego budowa i utrzymanie. Cena parkingów w przeliczeniu na jedno miejsce wynosi:

Tabela 2. Ceny parkingów w przeliczeniu na jedno miejsce

Rodzaj parkingu	Budowa	Roczne utrzymanie
Wydzielony parking naziemny	4 000 – 8 000 zł	ok. 100 zł, w tym podatek gruntowy
Parking podziemny	50 000 – 80 000 zł	0,25% – 1,25% kosztów budowy
Wielopoziomowy parking naziemny	25 000 – 40 000 zł	0,25% – 1,25% kosztów budowy

Źródło: Opracowanie własne

Żywotność parkingu to ok. 40 lat. Po tym czasie musi on przejść generalny remont, którego koszty są zbliżone do kosztów budowy.

Władze publiczne mają możliwość wpływania na to, jakimi sposobami ludzie podróżują, poprzez ułatwianie lub utrudnianie korzystania z poszczególnych środków transportu. Co do zasady najbardziej skuteczne są zmiany infrastrukturalne, gdyż one wpływają na czas podróży. Mniejszy wpływ na zachowania transportowe mieszkańców mają instrumenty finansowe, a najmniejszy – edukacyjne. Dotychczasowe prawie stuletnie doświadczenia z całego świata pokazują, że naukowcy, władze publiczne i sami mieszkańcy mieli dziesiątki różnych pomysłów na rozwiązanie problemów parkingowych. Można je podzielić na następujące grupy³:

³ Todd Litman, 2017, Parking Solution, Victoria Transport Policy Institute, www.vtpi.org

Rysunek 1. Przykładowe sposoby rozwiązywania problemów z parkowaniem



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Todd Litman, 2017, *Parking Solution*, Victoria Transport Policy Institute, www.vtpi.org

Ważnym zagadnieniem w zarządzaniu parkingami jest ustalenie, ile miejsca powinny zajmować parkingi. Samo miejsce postojowe na jezdni przy krawężniku zajmuje 14 m². Jednak na wydzielonych parkingach poza drogami trzeba dodać też jezdnie manewrowe. Wraz z nimi na jedno miejsce przypada średnio 28 m². Pewna liczba parkingów jest w mieście konieczna, ale jeśli wyznaczy się ich za dużo, to rozerwą one tkankę miejską. Wówczas odległości pomiędzy celami podróży staną się tak duże, a spacer po parkingu między nimi – tak mało przyjemny, że ludzie nie będą chcieli spędzać czasu w takim mieście. Doświadczyło tego wiele miast w Stanach Zjednoczonych w drugiej połowie XX w. Na podstawie analiz urbanistycznych⁴

⁴ Christopher Alexander i in., 1997, *Język wzorców*, Gdańskie Wydawnictwo Pedagogiczne, Gdańsk.

przyjmuje się, że górna granica, przy której parkingi w mieście nie stanowią problemu, to 9% niezabudowanej powierzchni danego kwartału, czyli 7% powierzchni liczonej wraz z budynkami. Taki limit obowiązuje np. w San Francisco. Jak widać, w nowoczesnym zarządzaniu parkingami mówi się o maksymalnej liczbie miejsc. Jest to zupełne przeciwieństwo zapisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, które nakazują gminom w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zapisywać wartości minimalne. Ich zniesienie jest jednym z trzech głównych postulatów prof. Donalda Shoupa, na których opiera się inteligentne zarządzanie parkingami.

Problemem są zarówno puste parkingi, jak i w pełni zajęte. Gdy kierowcy nie mogą znaleźć wolnego miejsca, to krążą w jego poszukiwaniu i powiększają korki lub parkują w miejscach niedozwolonych. Doświadczenia wskazują, że optymalną sytuacją jest zajętość miejsc między 80% a 90%. Wówczas przestrzeń jest optymalnie wykorzystana, a kierowcy szukający wolnego miejsca nie powiększają korków. Zapewnienie optymalnej zajętości miejsc przez całą dobę i w różne dni tygodnia jest praktycznie niemożliwe. Władze publiczne mają większy wpływ na nadmiar samochodów. W odpowiednich miejscach i godzinach można wprowadzić opłaty za parkowanie. Ich wysokość może być zmienna w czasie i przestrzeni. Celem jest eliminacja sytuacji braku wolnych miejsc. To jest drugi z trzech głównych postulatów prof. Donalda Shoupa, na których opiera się inteligentne zarządzanie parkingami. Pierwszym miastem, które zastosowało się do tej porady, było San Francisco. Nie ma tam jednej ustalonej ceny, ale zmienia się ona dynamicznie w celu optymalizacji odsetka zajętych i wolnych miejsc.

Ostatnim zagadnieniem jest przeznaczenie dochodów z płatnego parkowania, gdy zostanie ono wprowadzone. Sztandarowym przykładem sukcesu jest Old Pasadena w Kalifornii. Gdy wprowadzono tam opłaty za parkowanie w 1984 r., to mieszkańcy wymusili na władzach, aby całe dochody zostały skierowane na rewitalizację centrum. Pieniądze zostały przeznaczone na stworzenia strefy pieszej, remonty chodników, małą architekturę i zieleń. W efekcie zmian centrum miasta stało się bardzo popularnym miejscem wizyt nie tylko mieszkańców, ale też gości z całej aglomeracji Los Angeles. Przeznaczenie zysków ze strefy płatnego parkowania na infrastrukturę pieszą i rowerową, zieleń i transport publiczny jest trzecim i ostatnim głównym postulatem prof. Donalda Shoupa, na którym opiera się inteligentne zarządzanie parkingami. Ma ono też odzwierciedlenie w polskim prawie. Miasta powyżej 100 tys. mieszkańców mogą wprowadzić na swoim terenie śródmiejską strefę płatnego parkowania, a minimum 65% dochodów muszą przeznaczać na wymienione cele. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby Ełk zastosował tę regułę.



PODSUMOWANIE PIERWSZEGO ETAPU

2. Podsumowanie badań i konsultacji społecznych

W pierwszej części tworzenia „Polityki Parkingowej Miasta Ełku” wykonano:

- inwentaryzację liczby, rozmieszczenia i rodzajów miejsc postojowych na terenie miasta;
- pomiary wykorzystania miejsc postojowych przy użyciu dronów;
- badania natężenia ruchu przed wybranymi szkołami podstawowymi;
- ankietę badawczą wśród mieszkańców Ełku na temat problemów z parkowaniem i stosunku do wybranych rozwiązań;
- spacerki badawcze z mieszkańcami;
- warsztaty dla mieszkańców przeprowadzone metodą kawiarenki;
- bilans podaży i popytu na miejsca parkingowej;
- opis propozycji przemodelowania sposobu parkowania w wybranych miejscach problematycznych.

Przeprowadzona inwentaryzacja liczby, rozmieszczenia i rodzajów miejsc parkingowych wykazała, iż na terenie Ełku znajduje się ich ogółem 23 179. W tej sumie zawierają się zarówno miejsca przeznaczone do parkowania (21 170), jak i tzw. dzikie parkingi (2009 miejsc). Na następnych stronach w tabeli przedstawiono zbiorowe podsumowanie zinwentaryzowanych miejsc parkingowych dla całego miasta oraz poszczególnych jego obszarów (zaliczonych do wspomnianej grupy) w podziale na poszczególne, wybrane atrybuty. Ponadto w trakcie badań zidentyfikowano 85 930 pojedynczych, punktowych przypadków parkowania w miejscach do tego nieprzeznaczonych, które zostały zaobserwowane podczas poszczególnych okresów badawczych (punktowe parkowanie nieoficjalne).

Pomiary wykorzystania miejsc postojowych pokazały, że ogólna zajętość miejsc postojowych w Ełku wynosi pomiędzy 40% a 46%. Najniższe wartości zaobserwowano w nocy z soboty na niedzielę, zaś najwyższe – rano w niedziele handlowe, gdy działa targowisko miejskie. W pomiarach stwierdzono znaczne różnice w zajętości miejsc pomiędzy poszczególnymi rejonami miasta. Najwyższe wartości zanotowano na ul. Pułaskiego. Dla pojedynczych parkingów zajętość miejsc różni się od wartości bliskich 0% do ponad 100%, gdy wszystkie miejsca są zajęte i część kierowców parkuje niezgodnie z przepisami.

Badania natężenia ruchu przed szkołami podstawowymi nr 3 (ul. Grodzieńska), nr 4 (ul. W. Szafera) i nr 6 (ul. Suwalska) wykazały, że w dni nauki szkolnej w godzinach od 7:15 do 8:30 przed szkołami zatrzymuje się odpowiednio 67, 107 i 8 samochodów. Jedynie niewielki odsetek dzieci jest dowożony samochodami do szkół, ale takie zachowania generują istotny problem społeczny.

Tabela 3. Podsumowanie inwentaryzacji miejsc parkingowych według wybranych atrybutów i grupa miejsc zinwentaryzowanych.

Rejon	Liczba miejsc parkingowych		Liczba miejsc w podziale na status		Liczba miejsc w podziale na dostępność				Liczba miejsc w podziale na własność terenu		Liczba miejsc w podziale na występowanie opłat	
	Ogółem	W tym dla niepełnosprawnych ^{h*}	Oficjalny	Dziki	Ogólnodostępny	Zamknięty	Tylko dla instytucji	Czasowy	Publiczny	Prywatny	Bezpłatne	Płatne
Nr 1 – Centrum Południe	3 936	91	3 622	314	3 453	347	130	6	2 536	1 400	3 234	702
Nr 2 - Centrum Północ	2 349	56	2 085	264	2 043	189	63	54	1 347	1 002	2 349	0
Nr 3 – Promenada Nadjeziorna	407	7	353	54	240	160	1	6	221	186	407	0
Nr 4 – Promenada Puławskiego	212	1	171	41	212	0	0	0	176	36	212	0
Nr 5 – Osiedle 11 Listopada	215	3	215	0	51	6	124	34	101	114	215	0
Nr 6 – Osiedle Tuwima	2 435	46	2 338	97	1 224	1 043	100	68	877	1 558	2 435	0
Nr 7 – Osiedle Północ	1 308	23	1 220	88	1 107	68	93	40	649	659	1 308	0
Nr 8 – Osiedle Konieczki	2 013	45	1 877	136	1 377	429	90	117	917	1 096	2 013	0
Nr 9 – Osiedle Zatorze Północ	467	5	450	17	301	22	122	22	266	201	467	0
Nr 10 - Osiedle Zatorze Południe	423	7	423	0	309	31	17	66	139	284	423	0
Nr 11 – Strefa przemysłowa Północ	734	4	520	214	637	21	0	76	294	440	709	25
Nr 12 – Strefa przemysłowa Centrum	445	0	419	26	400	45	0	0	82	363	445	0
Nr 13 - Strefa przemysłowa Południe	854	4	754	100	854	0	0	0	190	664	854	0
Nr 14 – Osiedle pod lasem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nr 15- Osiedle Wczasowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Polityka Parkingowa Miasta Elku

Rejon	Liczba miejsc parkingowych		Liczba miejsc w podziale na status		Liczba miejsc w podziale na dostępność				Liczba miejsc w podziale na własność terenu		Liczba miejsc w podziale na występowanie opłat	
	Ogółem	W tym dla niepełnosprawnych ^{h*}	Oficjalny	Dziki	Ogólnodostępny	Zamknięty	Tylko dla instytucji	Czasowy	Publiczny	Prywatny	Bezpłatne	Płatne
Nr 16 – Osiedle Sosnowa	352	9	352	0	172	180	0	0	0	352	352	0
Nr 17 – Osiedle Szyba	41	1	41	0	19	0	22	0	41	0	41	0
Nr 18 – Osiedle Kochanowskiego	297	3	179	118	209	8	0	80	194	103	297	0
Nr 19 – Osiedle Kilińskiego	1 367	21	1 259	108	1 180	169	0	18	362	1 005	1 367	0
Nr 20 – Targowisko Miejskie	336	3	336	0	336	0	0	0	336	0	336	0
Nr 21 – Osiedle Piękna	1 282	18	1 276	6	1 062	148	70	2	876	406	1 282	0
Nr 22 – Osiedle Jeziorna	3 291	44	2 865	426	2 122	1 138	29	2	1 740	1 551	3 291	0
Nr 23 – Osiedle Baranki	374	16	374	0	374	0	0	0	122	252	374	0
Nr 24 – Osiedle Grunwaldzkie	41	0	41	0	41	0	0	0	41	0	41	0
Całe miasto	23 179	407	21 170	2 009	17 723	4 004	861	591	11 507	11 672	22 452	727

* - Wskazano wszystkie miejsca dla osób niepełnosprawnych, niezależnie od poprawności ich oznakowania.

Źródło: opracowanie własne

Badania ankietowe pokazały, że mieszkańcy negatywnie postrzegają sytuację parkingową na terenie Ełku. Problem obejmuje cały obszar miasta i różne zachowania. Jako najbardziej problematyczne wskazano parkowanie przy miejscu zamieszkania oraz podczas podróży samochodem w ciągu dnia polegających na załatwianiu codziennych obowiązków. Ankietowani otwarci są na różne sposoby mające na celu rozwiązanie obecnej sytuacji – zarówno dotyczące zmiany organizacji parkowania, jak i wpływające na ograniczenie użytkowania samochodów na terenie miasta. Pozytywnym jest, iż większość ankietowanych dostrzega korzystne efekty ewentualnego wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Tak samo należy odczytywać poparcie pomysłu, by nowo powstałe parkingi miały elementy zieleni. Ankietowani sprzeciwili się też koncepcji usuwania zieleni na osiedlach celem budowy nowych parkingów. Pozytywny odbiór różnych wskazywanych w ankiecie rozwiązań pozwala na stwierdzenie, iż mieszkańcy miasta otwarci są na różne pomysły dotyczące poprawy sytuacji parkingowej

Dzięki 10 spacerom badawczym poznano opinie mieszkańców odnośnie do parkowania na terenie miasta. Rozpoznano konkretne sytuacje wymagające poprawy. Spacerowicze wskazali kilka tematów wspólnych dla całego obszaru miasta, które dotyczyły:

- niewystarczającej liczby miejsc parkingowych;
- stanu technicznego części parkingów, w szczególności zaś braku wyznaczania stanowisk postojowych;
- „dzikiego parkowania” poza miejscami do tego przeznaczonymi;
- zmniejszonej przejezdności mniejszych ulic osiedlowych z powodu parkowania na jezdniach.

W ramach warsztatu przeprowadzonego metodą *Open Space* omówiono najważniejsze problemy związane z miejscami parkingowymi w Ełku. Na spotkanie przybyli przedstawiciele różnych środowisk, co pozytywnie wpłynęło na jakość i różnorodność generowanych pomysłów. Praca w pięciu grupach dała możliwość swobodnej wymiany poglądów i stanowisk dotyczących poszczególnych części miasta i konkretnych problemów – parkowania wokół szkół, na promenadzie, w centrum, wokół obiektów handlowych i na osiedlach bloków. Mieszkańcy najczęściej postulowali:

- zwiększenie liczby miejsc postojowych;
- przebudowę promenady na deptak z pozostawieniem możliwości dojazdu samochodem;
- utworzenie strefy płatnego parkowania;
- poprawę warunków ruchu rowerowego i komunikacji autobusowej.

Analiza bilansu potrzeb parkingowych pokazała, że ze względu na zwiększającą się liczbę samochodów problemy parkingowe w Ełku będą narastać. Najbardziej będą brakować miejsc w dni robocze w centrum i w strefie przemysłowej oraz w nocy na osiedlach domów wielorodzinnych.

Opis propozycji przemodelowania sposobu parkowania dotyczył trzech problematycznych miejsc – ul. Pułaskiego, otoczenia urzędu miasta i ul. Grodzieńskiej przed szkołą podstawową nr 3. Dla ul. Pułaskiego zaproponowano stopniową przebudowę drogi w woonef – początkowo testowo na okres kilku miesięcy wyłącznie z wykorzystaniem małej architektury i przenośnej zieleni. W tym czasie zbierane byłyby opinie mieszkańców na temat prototypowanych rozwiązań. Później droga przeszłaby

Polityka Parkingowa Miasta Ełku

pełną przebudowę w przestrzeń niepodzieloną na jezdnię i chodniki. Dla otoczenia budynku urzędu miasta zaproponowano utworzenie płatnego parkingu z automatycznym sczytywaniem rejestracji na wjazdach oraz podzielenie go na części dla pracowników i interesantów. Na ul. Grodzieńskiej przed szkołą podstawową nr 3 zaproponowano dwa rozwiązania – wyznaczenie miejsc postojowych krótkiego zatrzymania (*Kiss&Go*) oraz zamykanie ruchu samochodowego na czas największego natężenia ruchu, czyli w godzinach od 7:45 do 8:15 w dni nauki szkolnej.



ANALIZA DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH I PLANISTYCZNYCH

3. Analiza dokumentów strategicznych i planistycznych

3.1 Agenda miejska UE

Agenda miejska Unii Europejskiej została przyjęta w 2016 r. przez ministrów odpowiedzialnych za sprawy miejskie państw członkowskich wspólnoty. Jej celem jest wsparcie władz obszarów miejskich w zakresie kluczowych wyzwań występujących w obszarach koncentracji miejsc zamieszkania i pracy. Wydobycie pełnego potencjału obszarów miejskich ma być wdrażane m.in. poprzez tworzenie polityk miejskich i pogłębianie wiedzy. Jednym z 12 priorytetowych tematów jest transport. Jego celem jest uzyskanie zrównoważonej i efektywnej energetycznie mobilności miejskiej. Uwaga będzie skupiona na transporcie publicznym, ruchu pieszym i rowerowym, tworzeniu przestrzeni publicznych, jej dostępności dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się i efektywności transportu.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku to polityka miejska oparta na szerokich zasobach wiedzy prowadzona w jednym z priorytetowych tematów dla miast w UE.

3.2 Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju

Najważniejszy dokument strategiczny w kraju został przyjęty w 2017 r. Ma trzy cele, z których drugi to rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Natomiast wśród sześciu obszarów wpływających na osiągnięcie celów strategii znajduje się transport.

W ramach rozwoju zrównoważonego terytorialnie została podkreślona potrzeba wsparcia dla miast średniej wielkości, szczególnie tych tracących funkcje społeczno-gospodarcze, oraz dla Polski Wschodniej. Ełk mieści się w obu tych kategoriach. Strategia przewiduje działania służące aktywizacji gospodarczej, poprawie dostępności do usług publicznych oraz wzmacnianiu zdolności do planowania na poziomie lokalnym. Wśród działań do 2020 r. wymienia się m.in. upowszechnienie partycypacji, wsparcie rewitalizacji i realizację strategii mobilności miejskiej. Mają one być dostosowane do lokalnych warunków miast średnich. Finansowanie takich działań jest wspierane z funduszy krajowych.

W ramach transportu oprócz budowy infrastruktury za istotne uznaje się jej efektywne wykorzystanie, integrację różnych rodzajów transportu i poprawę jakości usług. Podejmowane mają być działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenie do korzystania z transportu publicznego, pieszego i rowerowego, a także wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów.

Ważną rolę strategia przypisuje samorządom lokalnym, które będą wdrażać nowe inicjatywy. Strategia ma być realizowana z wykorzystaniem podejścia projektowego.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku jest projektem prowadzonym przez samorząd lokalny średniego miasta tracącego funkcje społeczno-gospodarcze. Ma na celu opracowanie dokumentu wdrożeniowego nastawionego na bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni publicznej, zmniejszenie udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenie do korzystania z innych sposobów przemieszczania się po mieście oraz współdzielenia pojazdów.

3.3 Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030

Podstawowy dokument polityki regionalnej państwa rozwija Strategię na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w filarze rozwoju społecznie wrażliwego i zrównoważonego terytorialnie. Dla miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze strategia przewiduje m.in. budowanie spójnej wizji rozwoju w oparciu o potrzeby mieszkańców. Nastąpić ma poprawa jakości przestrzeni w miastach, w tym zapewnienie jej dostępności dla osób starszych. Zakres interwencji ma być dostosowany do potrzeb danego miasta.

Mieszkańcy Ełku mają potrzebę opracowania wspólnej wizji polityki parkingowej, dla której ważnymi celami powinny być także poprawa jakości przestrzeni publicznych, w tym jej dostępności.

3.4 Strategia zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku

Strategia transportu rozwija zapisy Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju w tym obszarze. W dokumencie zdiagnozowano, że dotychczasowy rozwój transportu w miastach nie był zrównoważony. Występują problemy z parkowaniem i tranzytem. Nie wykorzystuje się potencjału parkingów przesiadkowych. Dojazd własnym samochodem z przedmieść jest atrakcyjny, co obniża jakość zamieszkania oraz pogarsza jakość przestrzeni w centrach miast. Potrzeba zmniejszania kongestii oraz planowania ukierunkowanego na potrzeby mieszkańców miast.

Jako główne kierunki interwencji strategia wyznacza m.in. zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności oraz poprawę zarządzania systemem transportowym. W szczególności realizacja ma polegać m.in. na tworzeniu w centrach miast stref ruchu uspokojonego i z ograniczoną dostępnością samochodem oraz na zrównoważonej polityce parkingowej. Priorytetem ma być zmniejszenie kongestii w miastach poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego. Upowszechniane ma być wydzielanie stref z ograniczonym dostępem dla samochodów oraz tworzenie nowoczesnych i proekologicznych polityk parkingowych.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku jest pierwszym nowoczesnym i proekologicznym dokumentem tego typu opracowanym dla średniego miasta tracącego funkcje społeczno-gospodarcze. Będzie prowadzić do zmniejszenia zatłoczenia na drogach w mieście i współdzielenia przestrzeni przez rowerzystów i pieszych. Opracowane zostały koncepcje stref z ograniczonym dostępem dla samochodów, które poprawią jakość funkcjonowania przestrzeni w centrum miasta oraz przyczynią się do zwiększenia udziału podróży innymi środkami transportu niż samochód.

3.5 Krajowa Polityka Miejska 2023

Krajowy dokument strategiczny skierowany do miast wskazuje jako podstawowy cel w dziedzinie transportu osiągnięcie zrównoważonej mobilności. Rozumie się przez to takie dokonywanie wyborów związanych z podróżami, aby powodować jak najmniejsze straty czasu, pieniędzy oraz środowiskowych i społecznych kosztów zewnętrznych.

Wśród priorytetów inwestycyjnych wymienia się zmianę sposobu kształtowania przestrzeni ulic. Miasta mają korzystać z nowoczesnych rozwiązań inżynierskich i organizacyjnych. Na drogach powinno się uspokajać ruch samochodowy

i wprowadzać rozwiązania bardziej przyjazne dla pieszych i rowerzystów. W ramach oddziaływania na zachowania komunikacyjne należy prowadzić działania zmierzające do zmniejszenia roli samochodów osobowych. Powinno się to realizować poprzez usprawnienie transportu publicznego, rozbudowę infrastruktury rowerowej (w tym parkingów), likwidację barier dla pieszych, wyprowadzenie ruchu samochodowego z centrum.

Krajowa Polityka Miejska zwraca też uwagę na potrzebę poszukiwania efektywnych rozwiązań w zakresie polityki parkingowej. Jej dopasowanie do lokalnych warunków ma prowadzić do konkurencji z innymi sposobami podróżowania i zwiększenia rotacji na miejscach parkingowych. Ważna jest przy tym współpraca z lokalnymi przedsiębiorcami, aby prawidłowo zaplanować dostawy. Działania mają na celu ożywienie centrum miasta.

Krajowa Polityka Miejska zawiera też rekomendacje dotyczące partycypacji społecznej. Wprowadza regułę budowania poczucia odpowiedzialności za dobro wspólne. Dlatego miasta mają otwierać się na dialog, poszukiwanie kompromisu, dobrą wolę i zaufanie. W tym celu władze miast mają działać przejrzysto, wspierać oddolne inicjatywy mieszkańców, stosować atrakcyjne metody współpracy i doskonalić umiejętności zarządzania kryzysem. Konsultacje społeczne uznano za podstawową formę partycypacji mieszkańców.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku ma być nowoczesnym i efektywnym rozwiązaniem w zakresie zrównoważonej mobilności dostosowanym do lokalnych warunków. Jej zadaniem będzie zwiększenie rotacji na parkingach, podniesienie konkurencyjności innych sposobów podróżowania i lepsze zaplanowanie dostaw do punktów usługowych. Dzięki niej Ełk zrobi krok w kierunku ożywienia centrum oraz zmniejszenia strat czasu, kosztów społecznych i środowiskowych. Proponowane rozwiązania były szeroko konsultowane z mieszkańcami, przedsiębiorcami i przedstawicielami organizacji pozarządowych za pomocą atrakcyjnych metod kawiarenki, spaceru badawczego i ankiety internetowej. W ten sposób władze miasta budują zaufanie mieszkańców do podejmowanych działań w trosce o dobro wspólne.

3.6 Strategia województwa warmińsko-mazurskiego

Jednym z celów przyjętej na początku 2020 r. Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Województwa Warmińsko-Mazurskiego do 2030 roku jest nowoczesna infrastruktura. W jej ramach planuje się podjęcie inwestycji drogowych, w tym rozwiązania problemów komunikacyjnych Ełku. Polityka parkingowa Ełku ma na celu rozwiązanie ważnego problemu komunikacyjnego miasta, jakim jest nieefektywne wykorzystanie przestrzeni parkingowych.

3.7 Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko-Mazurskiego

Plan przyjęty w 2018 r. w kierunkach zagospodarowania wskazuje na potrzebę przywrócenia, utrzymania i kształtowania ładu przestrzennego. Każda zmiana w przestrzeni powinna pozytywnie wpływać na ten ład. Dlatego dla ochrony interesu publicznego należy dbać o harmonijne komponowanie i wysoką jakość przestrzeni publicznych, przeciwdziałać jej zawłaszczaniu, chronić środowisko, zapewniać odpowiedni dostęp do dóbr i usług oraz łagodzić konflikty przestrzenne. Zamiarem

Polityki Parkingowej Miasta Ełku jest wprowadzenie ładu przestrzennego na terenie miasta poprzez przeciwdziałanie zawłasczeniu przestrzeni publicznej przez parkujących samochody. W ten sposób władze miasta zamierzają złagodzić miejscowe konflikty o przestrzeń i poprawić dostęp do dóbr i usług.

3.8 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Ełku do roku 2020

Strategia rozwoju miasta w analizie SWOT wskazuje kilka słabych stron związanych z parkowaniem. Wśród tych elementów z zakresu ładu przestrzennego znalazły się niewystarczająca liczba parkingów i słabe rozwiązania komunikacyjne powodujące korki, zaś ładu środowiskowego rosnąca liczba samochodów. Jednocześnie w strategii zauważono poprawę stanu dróg, mało terenów zieleni na osiedlach i wzdłuż ulic oraz suburbanizację skutkującą dojazdami do miasta samochodami.

Miasto jako cel główny postawiło sobie poprawę jakości życia mieszkańców – w zakresie ładu przestrzennego poprzez ochronę i efektywne kształtowanie przestrzeni miejskiej, a w zakresie ładu środowiskowego poprzez podniesienie walorów przyrodniczych miasta i poprawę warunków życia lokalnego społeczeństwa.

Te cele mają być realizowane m.in. poprzez poprawę układu komunikacyjnego miasta i usprawnienie organizacji ruchu. Budowane będą parkingi, ścieżki rowerowe i spacerowe, a także poprawiana będzie jakość dróg, co ma się przyczynić do poprawy drożności i płynności układu drogowego.

W ramach Polityki Parkingowej Miasta Ełku przewiduje się efektywne kształtowanie przestrzeni miejskiej poprzez uporządkowanie parkowania. Proponuje się budowę terenów spacerowych w miejscach najbardziej atrakcyjnych turystycznie wraz z budową nowych parkingów celem zapewnienia dobrej obsługi komunikacyjnej tych rejonów. Dokument ma na celu usprawnienie organizacji ruchu, która przełoży się na poprawę drożności i płynności układu drogowego.

3.9 Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ełku

Obecnie obowiązujące studium przyjęto w 2000 r. Ostatni raz aktualizowane było ono w 2015 r. Temat parkingów pojawia się w nim kilka razy. Wśród celów operacyjnych dla centrum wymieniona została budowa parkingów. Szczegółowe działania w polityce komunikacyjnej miasta wskazują wolę zamknięcia ul. Armii Krajowej dla ruchu samochodowego i organizacji parkingów obsługujących postulowaną tam strefę ruchu pieszego. Poza tym wskazano ogólnie na potrzebę projektowania odpowiedniej liczby parkingów i miejsc postojowych zgodnie z charakterem budowanych obiektów i przepisami szczególnymi. Ponadto dla celów turystycznych wnioskowano o przekształcenie strefy brzegowej Jeziora Ełckiego w promenadę pieszo-rowerową, co oznacza także ograniczenia w parkowaniu. Aktualizacja studium z 2010 r. dopuściła powstanie obiektów handlu wielkopowierzchniowego wraz z parkingami. W krótkim czasie powstały trzy takie obiekty, z czego dwa w centrum miasta.

W związku z potrzebą opracowania nowego dokumentu w 2018 r. Rada Miasta Ełku przyjęła uchwałę o przystąpieniu do sporządzania nowego studium. Został opracowany jego projekt, który zawiera znacznie więcej odniesień do tematyki parkowania.

W części dotyczącej uwarunkowań zapisano informację o ok. 3500 ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Brak jest natomiast ewidencji wszystkich miejsc, w szczególności na terenach spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych. Zgodnie ze stanowiskiem Rady Miasta Ełku z dnia 25 stycznia 2018 r. dla nowej zabudowy wymagane jest zapewnienie 1,7 miejsca postojowego na 1 mieszkanie i miejsce na każde rozpoczęte 40 m² powierzchni usług. Zdaniem radnych ma to zapewnić sprawną obsługę parkingową tych terenów.

W ramach kierunków zagospodarowania jako jeden z celów operacyjnych dla stref centralnej i nowomiejskiej zapisano budowę parkingów i zaspokojenie potrzeb mieszkańców w zakresie miejsc postojowych. Wśród głównych założeń rozwoju komunikacji znalazło się „dążenie do realizacji odpowiedniej ilości ogólnodostępnych miejsc parkingowych, zapewniających sprawną obsługę komunikacyjną zarówno powstającym dzielnicom mieszkaniowym, jak i śródmieściu oraz istniejącym osiedlom zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej”. Jako minima parkingowe przyjęto:

Rysunek 2. Minima parkingowe Ełku



Źródło: Opracowanie własne

Inwestorzy powinni realizować te minima w ramach kosztów swoich działań. Zaleca się, aby były to miejsca ogólnodostępne oraz aby minimum 25% z nich znajdowało się w kondygnacjach podziemnych. Wskazane jest także realizowanie parkingów o nawierzchni przepuszczalnej. W centrum planuje się budowę parkingów podziemnych i powierzchniowych wielopoziomowych, ale jednocześnie zwraca się uwagę na potrzebę budowy parkingów na obrzeżach miasta i zapewnienie dojazdu do centrum za pomocą komunikacji miejskiej.

Wśród inwestycji lokalnych celu publicznego wymienione zostało zagospodarowanie terenów poprzez budowę parkingów na zapleczu budynku Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej przy ul. Kochanowskiego. Parkingi będą także budowane w ramach rewitalizacji podwórek w centrum.

Należy też zauważyć w treści projektu studium liczne zapisy mówiące o przeznaczeniu terenu nad jeziorem na cele rekreacji pieszej i rowerowej, a także na rozbudowę sieci dróg rowerowych w całym mieście oraz potrzebę zachowania zieleni.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku bierze pod uwagę wyznaczone w projekcie nowego studium uwarunkowania i kierunku zagospodarowania. W części diagnostycznej wykonano inwentaryzację wszystkich miejsc parkingowych w mieście. Umożliwi to lepsze zarządzania przestrzenią.

3.10 Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta i Gminy Ełk oraz Gminy Stare Juchy na lata 2019 – 2030

Plan transportowy przyjęty w 2018 r. rekomenduje wprowadzenie strefy płatnego parkowania na terenie centrum Ełku. Wprowadzenie odpłatności za parkowanie na drogach publicznych ma prowadzić do zmniejszenia natężenia ruchu, ograniczenia emisji hałasu i spalin oraz wzrostu atrakcyjności cenowej transportu autobusowego. Postuluje się wprowadzenia opłat w takiej wysokości, aby koszt dojazdu autobusem do centrum Ełku był niższy niż samochodem.

3.11 Program Rewitalizacji Ełku na lata 2016 – 2023

W diagnozie programu rewitalizacji zauważono problem wysokiej zajętości miejsc parkingowych w centrum miasta. Ten obszar został wyznaczony do rewitalizacji i zaplanowano tam przebudowy i modernizacje dróg oraz podwórek. Przewidziano przebudowy ulic Wojska Polskiego, Piłsudskiego i Roosevelta oraz skrzyżowania ulic Mickiewicza i Piłsudskiego, w ramach których uporządkowane zostanie parkowanie. To samo dotyczy podwórek w centrum miasta. Osobnym projektem jest zagospodarowanie terenu Ełckiej Kolei Wąskotorowej na potrzeby Muzeum Historycznego w Ełku.

W latach 2017 i 2018 przebudowano większość podwórek w centrum miasta oraz uporządkowano teren Ełckiej Kolei Wąskotorowej, gdzie powstały nowe parkingi. W 2019 r. wykonano przebudowę ul. Wojska Polskiego. Założeniem Polityki Parkingowej Miasta Ełku jest dalsze porządkowanie przestrzeni przeznaczonych do parkowania w centrum.

3.12 Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku

Ta analiza została opracowana na zlecenie urzędu miasta w 2019 r. Nie ma charakteru strategicznego, ale analityczny. Ponieważ ściśle dotyczy przedmiotu polityki parkingowej, to omówienie jego wyników jest w tym miejscu konieczne.

W dokumencie dokonano diagnozy sytuacji demograficznej, planistycznej, transportowej i motoryzacyjnej miasta. Wykonano analizy natężenia ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego, a także zajętości miejsc parkingowych w centrum miasta oraz na osiedlach Północ i Kilińskiego. Przeprowadzono też badania

Polityka Parkingowa Miasta Ełku

ankietowe wśród mieszkańców Ełku na temat odbywanych przez nich podróży. Szczegółowej analizie poddano możliwości rozbudowy układu drogowego miasta, w tym rowerowego i pieszego, stworzenia atrakcyjnej oferty przewozów autobusowych oraz wdrożenia w centrum strefy płatnego parkowania. Wykonano również analizę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Polityka Parkingowa Miasta Ełku rozszerza i uszczegóławia wybrane elementy studium komunikacyjnego. Badaniom poddano wszystkie parkingi w mieście o różnych porach dnia i nocy oraz w różne dni tygodnia. Znacznie szerzej przedstawiono także cele prowadzonej polityki i proponowane do wykonania zadania inwestycyjne.



DIAGNOZA SYTUACJI PARKINGOWEJ

4. Diagnoza sytuacji parkingowej w mieście Ełku

4.1 Analiza struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta

Analizę oparto na projekcie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ełku, który został wyłożony do publicznego wglądu w lutym 2020 r.

Miasto Ełk dzieli się na pięć stref funkcjonalno-przestrzennych, z których trzy są zamieszkałe, a pozostałe dwie obejmują tereny przyrodnicze.

Środek miasta zajmuje strefa centralna, która ma charakter mieszkaniowo-usługowy. Od zachodu jej granicę wyznacza Jezioro Ełckie, od północy – ulice Sikorskiego i Grunwaldzka, od wschodu – linia kolejowa, a od południa – ulice Matejki i Koszykowa. Przez środek centrum płynie rzeka Ełk. Ta strefa stanowi centrum gospodarcze, handlowe, usługowe i turystyczne miasta. W ten rejon przyjeżdża do pracy, szkoły, na zakupy i do urzędów największa liczba ludzi, co powoduje znaczne problemy parkingowe w ciągu dnia.

Bardziej mieszkaniowy charakter ma strefa nowomiejska, która dzieli się na trzy podstrefy – północną, południową i zachodnią. Podstrefa północna obejmuje osiedla Północ II, Konieczki i Zatorze. Strefa południowa obejmuje rejon ul. Kilińskiego i osiedla Jeziorna, Szyba, Wczasowe i Pod Lasem. Strefa zachodnia znajduje się po drugiej stronie jeziora i obejmuje osiedle Grunwaldzkie. W ich zagospodarowaniu dominuje zwarta zabudowa wielorodzinna (Północ II, Konieczki, Jeziorna, rejon ul. Kilińskiego) lub jednorodzinna z drobną przedsiębiorczością (osiedla Zatorze, Szyba, Wczasowe, Pod Lasem i Grunwaldzkie), są także ogródki działkowe. Z tego obszaru miasta dojeżdża samochodami do centrum znacząca część mieszkańców. Problemy parkingowe występują w porze nocnej na terenach zabudowy wielorodzinnej.

Wschodnią część Ełku zajmuje strefa ekonomiczna. Znajduje się tam mało intensywna zabudowa przemysłowa. Nie występują tam problemy parkingowe.

Terenami przyrodniczymi są strefa jeziorna obejmująca jeziora Ełckie, Szyba i Selmęt Mały. Wschodni i południowy brzeg Jeziora Ełckiego jest zagospodarowany na cele turystyczne, w związku z czym problemy parkingowe występują tam szczególnie w weekendy i w okresie wakacyjnym.

Ostatnią wyróżnioną jest strefa nadrzeczna. Obejmuje ona tereny zieleni urządzonej i nieurządzonej wzdłuż rzeki Ełk. Nie występują tam problemy z parkowaniem.

Ogólnie Ełk jest miastem o zwartej zabudowie z wyraźnym podziałem na osiedla. Z punktu widzenia komunikacji, a szczególnie parkowania, można wyróżnić pięć typów obszarów:

Rysunek 3. Typy analizowanych obszarów



Źródło: Opracowanie własne

4.2 Analiza obecnie funkcjonującego układu drogowego

Analiza obecnego układu drogowego została opracowana na podstawie projektu Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ełku, który został wyłożony do publicznego wglądu w lutym 2020 r., oraz wykonanego na zlecenie władz miasta w 2019 roku Studium Komunikacyjnego.

Nadrzędny układ drogowy tworzą drogi krajowe nr 16 i 65. Pierwsza z nich biegnie w osi wschód – zachód, zaś druga – północ – południe. Droga krajowa nr 16 łączy Ełk z Olsztynem na zachodzie i pozwala dojechać do większych miast na zachodzie kraju takich jak Poznań czy Gdańsk. Jest to główny szlak drogowy prowadzący przez Pojezierze Mazurskie. W kierunku wschodnim droga ta prowadzi przez Augustów i granicę z Litwą do Wilna. Droga krajowa nr 65 w kierunku południowym prowadzi do Białegostoku, pozwala też poprzez drogę krajową nr 61 przez Łomżę dojechać do Warszawy. Droga krajowa nr 65 ma mniejsze znaczenie w kierunku północnym, gdzie przez Olecko i Gołdap prowadzi do wschodniej części Obwodu Kaliningradzkiego.

Obie drogi krajowe na terenie miasta prowadzą obwodnicą, która otacza Ełk od północy, wschodu i południa. Obwodnica ma długość 11 km i skutecznie zapobiega przebieganiu ruchowi tranzytowego przez centrum. Obwodnica w części południowej – od os. Jeziorna do skrzyżowania z ul. Suwalską jako ul. Grajewska i Przemysłowa – biegnie w granicach miasta. Na tym odcinku jest to droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach. Przeważają na niej skrzyżowania zwykłe bez sygnalizacji świetlnej. Jedynie skrzyżowanie z ul. Jana Pawła II jest wyposażone w sygnalizację, zaś z ul. Kilińskiego i ul. Suwalską występują skrzyżowania o ruchu okrężnym. Na północ od skrzyżowania z ul. Suwalską obwodnica ma jedną jezdnię i po jednym pasie ruchu w każdym kierunku oraz szerokie pobocze. Na tym odcinku kilkakrotnie przecina granicę miasta. Na północnej części obwodnicy zostały zbudowane dwa dwupoziomowe węzły drogowe – Kolonia i Konieczki. Między nimi obwodnica znów ma dwie jezdnie i po dwa pasy ruchu w każdym kierunku. Na zachód od węzła Konieczki droga charakteryzuje się jedną jezdnią z pojedynczymi pasami ruchu w każdym kierunku. Z drogami w mieście łączy się poprzez skrzyżowanie

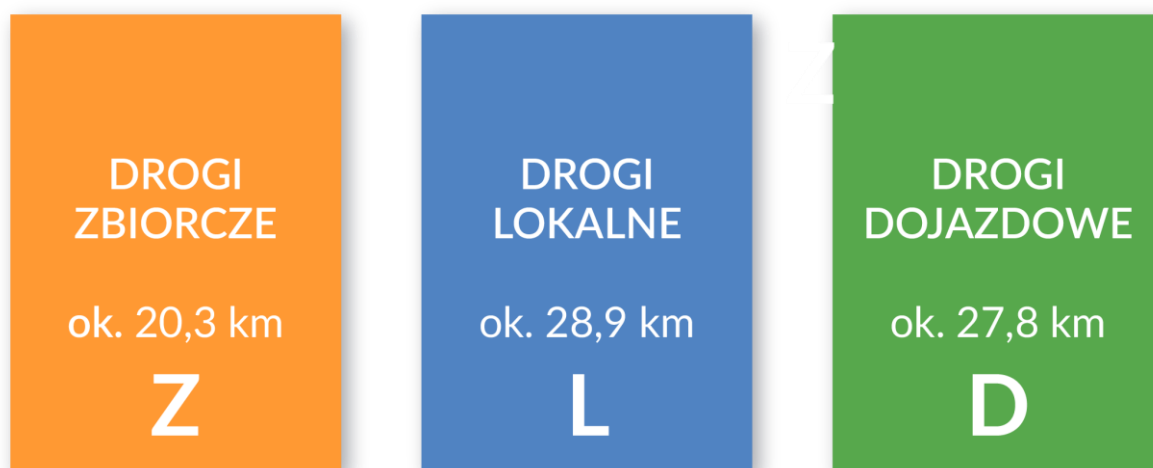
o ruchu okrężnym z ul. 11 Listopada. Od tego skrzyżowania odchodzi także w kierunku Giżycka droga wojewódzka nr 656. Jej długość w granicach miasta to ok. 90 m.

Na terenie miasta znajdują się dwie drogi powiatowe – ul. Zamkowa biegnąca od centrum przez wyspę na Jeziorze Ełckim obok ruin zamku w kierunku zachodnim oraz ul. Kolejowa, która prowadzi od os. Szyba przez os. Wczasowe w kierunku południowo-wschodnim. W sumie te dwie drogi mają długość ok. 2,5 km.

Drogi gminne na terenie Ełku mają długość 77,214 km i stanowią ok. 92,5% długości wszystkich dróg w granicach miasta. Jest to komfortowa sytuacja, która pozwala władzom miasta samodzielnie decydować o zagospodarowaniu przestrzeni drogowej i wpływać na sytuację parkingową. Jedynie niecałe 7 km dróg gminnych ma nawierzchnię gruntową, zaś ok. 300 m – nawierzchnię brukową. Pozostałe mają nawierzchnię twardą ulepszoną (bitumiczną lub betonową).

Według klas drogi gminne dzielą się na:

Rysunek 4. Klasy dróg gminnych



Źródło: Opracowanie własne

Ponadto na terenie miasta istnieją drogi wewnętrzne, którymi zarządzają właściciele terenu. Prawie 6 km dróg wewnętrznych znajduje się na terenie przemysłowo-produkcyjnym w obrębie dawnej Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej – Podstrefa Ełk. Wiele dróg wewnętrznych znajduje się także na terenach mieszkaniowych w strefie nowomiejskiej. Ponieważ reguły parkowania ustalają tam właściciele terenu, to możliwości wpływu władz miasta na politykę parkingową są tam ograniczone.

Główny układ drogowy miasta składa się z następujących ulic: 11 Listopada, M. Kajki, W. Sikorskiego, Kolonia, I. Łukasiewicza, Suwalska, J. Dąbrowskiego, Gdańska, A. Mickiewicza, Armii Krajowej, T. Kościuszki, Wojska Polskiego, Kilińskiego, Targowa, J. Kochanowskiego, Jana Pawła II, M. Kolbego, Baranki.

Pozostałych prawie 200 ulic stanowi uzupełniający układ dróg. Ełk ma dość rzadką sieć uliczną. Inne miasta w Polsce o podobnej liczbie mieszkańców mają najczęściej drogi publiczne o długości dwukrotnie większej.

Istotnym uzupełnieniem sieci drogowej są drogi dla rowerów. Ich długość wynosi ok. 22 km, jednak nie stanowią one jednej sieci i nadal nie łączą wszystkich osiedli. Szczególnie brakuje połączeń przecinających tory kolejowe i rozwiązań na skrzyżowaniach w centrum miasta. Główna trasa rowerowa biegnie wzdłuż brzegu jeziora oraz rzeki Ełk i stanowi raczej atrakcję turystyczną niż korytarz codziennych podróży mieszkańców miasta. Jedynie ok. 6 km dróg dla rowerów ma nawierzchnię asfaltową.

Zgodnie z wynikami analizy podaży miejsc postojowych wykonanej w 1. etapie opracowania w Ełku istnieją 21 164 legalne miejsca postojowe, z których 10 025 to miejsca publiczne, zaś 11 139 – prywatne. Dane te nie obejmują parkowania na terenie zabudowy jednorodzinnej. Ponadto parkowanie nieoficjalne, czyli poza wyznaczonymi miejscami, odbywa się stale w 2015 miejscach. Na terenie miasta znajduje się 2509 miejsc w parkingach podziemnych. Opłaty za parkowanie obejmują 727 miejsc. W Ełku znajduje się 407 miejsc zarezerwowanych dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

Według Centralnej Ewidencji Pojazdów w powiecie ełckim na koniec 2018 r. było zarejestrowanych 49 899 pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 37 503 samochody osobowe. Zakładając identyczny stopień motoryzacji w Ełku i w powiecie otrzymujemy dla miasta wynik 33 818 pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 25 421 samochodów osobowych. W 2019 r. przeprowadzono badania ankietowe wśród mieszkańców miasta na potrzeby Studium Komunikacyjnego dla Miasta Ełku. Uzyskano w nich wynik 52 samochodów osobowych na 100 mieszkańców, co wskazuje, że samochodów osobowych jest w mieście ok. 32 tys.

4.3 Analiza projektów oraz koncepcji przebudowy układu komunikacyjnego w obszarze miasta

Obwodnicę Ełku oddano do użytkowania w lipcu 2012 r. Od tego momentu miasto nie ma znaczących wyzwań związanych z ruchem tranzytowym. Mimo to krajowa Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku zakłada budowę wokół Ełku obwodnicy szybkiego ruchu. Wynika to z koncepcji tworzonych na poziomie krajowym. Wokół Ełku ma prowadzić droga ekspresowa S61, która będzie najkrótszą trasą z Warszawy na Litwę. Obok miasta ma się znajdować rozgałęzienie w kierunku Olsztyna (S16). Szacuje się, że budowa obwodnicy szybkiego ruchu nie będzie miała widocznego wpływu na zachowania komunikacyjne w obrębie miasta.

Najbardziej widocznym wyzwaniem dotyczącym układu drogowego miasta jest zapewnienie optymalnych połączeń pomiędzy osiedlami. Miasto jest podzielone barierami torów kolejowych, Jeziora Ełckiego i rzeki Ełk na wyraźne części. Między nimi prowadzą jedynie pojedyncze połączenia drogowe o ograniczonej przepustowości. Wschodnią część miasta z centrum łączą ulice W. Sikorskiego (z przejazdem kolejowym przez tory), Suwalska (z tunelem pod torami), Towarowa (o mniejszym znaczeniu; z przejazdem kolejowym przez tory), Przemysłowa (w ciągu obwodnicy; z wiaduktem nad torami). Nad rzeką Ełk prowadzą trzy mosty. Most w centrum łączy ul. Wojska Polskiego i Kilińskiego. Na obrzeżach miasta znajdują się most w ciągu ul. Suwalskiej oraz na obwodnicy. Wąskimi gardłami są także ul. Zamkowa łącząca centrum z os. Lipińskim oraz ul. Grajewska będąca zarówno częścią obwodnicy, jak i najkrótszym dojazdem do centrum z od. Jeziorna.

W dotychczasowych planach dotyczących transportu kołowego przewidywano, ale na razie nie zrealizowano następujących inwestycji:

- zamknięcie ul. Armii Krajowej dla ruchu samochodowego i przekształcenie jej w strefę ruchu pieszego (obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) – zamierzenie to przypomina wykonane kilka dekad temu przebudowy w podobnej wielkości miastach w Danii, np. Søndergade w Horsens lub Nørregade w Vejle, oraz ul. Tumskiej w Płocku. Podobnie jak w miastach duńskich zamknięcie ul. Armii Krajowej znacząco ograniczyłoby ruch samochodowy w centrum miasta i dało wyraźny impuls rozwojowy sklepom przy tej ulicy. Byłby to krok w stronę miasta przyjaznego dla mieszkańców. W perspektywie kilkunastu lat ta zmiana będzie bardzo pożądana. Władze miasta powinny się do niej przygotowywać poprzez opracowanie założeń podziału ulicy na strefy, zaplanowanie procesu konsultacji z mieszkańcami i rozmieszczenia parkingów;
- ograniczenie ruchu samochodowego na ulicach A. Mickiewicza i T. Kościuszki do ruchu lokalnego (obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) – ta zmiana jest możliwa niezależnie od zmian na ul. Armii Krajowej. Przeprojektowanie ulic Mickiewicza i Kościuszki znacząco ograniczyłoby ruch samochodowy w centrum miasta. Nigdy nie podjęto kroków w kierunku jego realizacji. Nie sformułowano też szczegółów zamierzenia. W miarę upływu czasu jego wykonanie staje się coraz bardziej realne i potrzebne ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- zmiana przebiegu ul. Zamkowej (obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, projekt nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego) – przesunięcie jezdni obok ruin zamku nie miałyby widocznego wpływu na ruch drogowy w mieście. Ma znaczenie raczej dla rozwoju zagospodarowania na półwyspie;
- budowa wiaduktu nad linią kolejową do Giżycka od skrzyżowania ulic W. Sikorskiego i Gdańskiej do skrzyżowania ulic K. Barkhego i Kolonia (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – nowy odcinek drogi o długości prawie 1 km ułatwiłby przejazd samochodami pomiędzy centrum i os. Konieczki. Spowodowałyby to rozrost miasta w kierunku północnym. Zwiększy to ruch samochodowy w centrum, ale nie poprawi warunków ruchu pieszego. Wymaga likwidacji części ogródków działkowych i ewentualnie wyburzenia budynków. Inwestycja ma szacunkowo kosztować ponad 17 mln zł. Ze względu na koszty, zwiększenie ruchu samochodowego (co wiąże się ze zwiększonym zapotrzebowaniem na miejsca parkingowe w centrum) i potencjalnie duży konflikt społeczny z perspektywy kreowania polityki parkingowej ograniczającej popyt na miejsca parkingowe należy z dużą ostrożnością podejść do tego pomysłu;
- budowa wiaduktu nad linią kolejową do Olecka od ul. W. Sikorskiego do ul. I. Łukasiewicza (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – pomysł wynika z rozbudowy linii kolejowej nr 41 do wymagań projektu Rail Baltica. Zakładana jest prędkość pociągów co najmniej 160 km/h przy braku przejazdów drogowych w poziomie terenu. Projekt jest zapisany w Krajowej Strategii Transportu do 2030 roku, więc budowa wiaduktu może zostać sfinansowana z funduszy unijnych. Aktualnie trwają prace nad dokumentacją przedprojektową dla linii kolejowej. Budowa wiaduktu będzie wyzwaniem ze względu na znaczny

stopień urbanizacji w omawianym obszarze. Możliwe są wyburzenia i wycinki zieleni. Dla miasta strategiczne znaczenie przy tej inwestycji ma zapewnienie jak najlepszego połączenia dla ruchu pieszego i rowerowego pomiędzy os. Konieczki i Zatorze;

- budowa mostu nad Jeziorem Ełkim z okolic szpitala do wsi Chruściele w celu stworzenia alternatywnej trasy dojazdu z os. Jeziorna do centrum (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – przeprawa ma mieć długość ok. 700 metrów, w tym most długości 160 metrów. Jej koszty szacowane są na ponad 75 mln zł. Zwiększy dostępność samochodową centrum, os. Grunwaldzkiego i okolic szpitala. Most obok dwupasowej jezdni dla samochodów powinien zawierać wygodne i bezpieczne rozwiązania dla pieszych i rowerzystów. Pomysł należy uznać za nisko priorytetowy ze względu na wysokie koszty, stosunkowo niewielkie korzyści i możliwe duże straty środowiskowe;
- budowa mostu nad rzeką Ełk w ciągu ul. T. Kościuszki do ul. C. Norwida w celu połączenia okolic dworca kolejowego z os. Kilińskiego (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku, projekt nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) – nowy most nad rzeką w obrębie centrum ma stanowić alternatywę dla przeprawy w ciągu ul. Wojska Polskiego. Ułatwiłaby dojazd do targowiska i cmentarza od północy oraz do centrum handlowego i dworca kolejowego od południa. Realizacja inwestycji spowoduje znaczne zmiany zachowań komunikacyjnych i ruchu samochodowego w centrum i na os. Kilińskiego. Realizacja mostu bez wyraźnych działań na rzecz zmniejszenia udziału ruchu samochodowego może doprowadzić do powstania dodatkowych problemów związanych z parkowaniem w już zatłoczonych fragmentach centrum. W ramach budowy drogi należy przewidzieć wygodne i bezpieczne rozwiązania dla pieszych i rowerzystów. Nowa droga miałaby długość ok. 1,7 km, w tym 40 metrów to sam most. Szacowane koszty inwestycji w wersji z dwoma pasami dla samochodów to niemal 50 mln zł, przez co należy do pomysłu podchodzić z dużą ostrożnością. Budowę obiektu należy poprzedzić dokładnymi analizami ruchu. Warto zauważyć, że obecnie w tym miejscu znajduje się kładka pieszo-rowerowa, która zapewnia możliwość sprawnego przemieszczenia się, co stanowi zdecydowaną alternatywę dla przejazdów samochodowych we wskazanych wyżej relacjach. Obecne rozwiązanie zmniejsza ruch samochodowy oraz niweluje problemy z parkowaniem. Warto więc rozwijać centrum i os. Kilińskiego w oparciu o istniejące skuteczne rozwiązania piesze i rowerowe;
- budowa wiaduktu nad linią kolejową w ciągu ulic Targowa - Towarowa (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – koncepcja możliwa do realizacji przy okazji zwiększania parametrów linii kolejowej nr 38. Jej modernizacja jest planowana na najbliższe lata w ramach projektu Rail Baltica. Nowe połączenie miałoby długość ok. 850 metrów, w tym sam wiadukt – ok. 150 metrów. Na nim powinno być miejsce nie tylko dla dwóch pasów ruchu dla samochodów, ale także dla wydzielonej drogi dla rowerów oraz chodnika. Szacowany koszt inwestycji to ponad 70 mln zł. Wobec tego należy myśleć o jej realizacji nie ze środków miasta, ale ewentualnie z funduszy europejskich na rozwój kolei. Połączenie zwiększy dostępność strefy przemysłowej. Ma jednak nieduże znaczenie dla całej komunikacji drogowej w Ełku. Trasa ta jest mało obciążona ruchem drogowym;

- budowa mostu nad rzeką Ełk w ciągu ul. Sportowej do ul. Towarowej (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – pomysł wynika z potrzeby ograniczenia ruchu ciężarowego na ul. Ogrodowej, przy której znajdują się domy jednorodzinne. Ta ulica jest obecnie jedynym dojazdem do zakładów przemysłowych przy ul. Sportowej. Połączenie zwiększy też dostępność strefy przemysłowej od strony os. Zatorze. Koncepcja zakłada nową drogę o długości ok. 550 metrów, w tym most o długości ok. 60 metrów. Na moście obok dwóch pasów ruchu dla samochodów powinna znaleźć się wydzielona droga dla rowerów i chodnik. Budowa nowej przeprawy przez rzekę wiązałaby się ze znaczną ingerencją w środowisko, w tym wycinką drzew. Szacowany koszt to prawie 40 mln zł, w związku z czym jego realizacja jest mało realna. Alternatywą dla ruchu ciężarowego jest udrożnienie przejazdu ul. Wąski Tor i o tym należy myśleć w pierwszej kolejności;
- budowa sieci ulic na północ od osiedla Konieczki i w okolicy szpitala (projekt nowego Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego) – pomysły polegają na budowie nowych ulic lokalnych w obrębie terenów przeznaczonych pod zabudowę wielorodzinną. Będzie to wydatek konieczny wraz z postępującą urbanizacją nowych terenów. Budowa ulicy między ul. Kolonia i ul. M. Kajki ułatwi reorganizację komunikacji miejskiej;
- wdrożenie rozwiązań organizacyjnych uspokajających ruch – zmiana sposobu parkowania, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego tempo-30 i stref zamieszkania, zmniejszenie szerokości pasów ruchu, budowa minirond, wprowadzenie skrzyżowań równorzędnych, budowa wysepek na przejściach dla pieszych i stawianie słupków przeszkodowych (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – są to niskokosztowe rozwiązania, które mają zachęcić do ruchu pieszego i poprawić bezpieczeństwo. Należy je sukcesywnie realizować;
- rozwój infrastruktury rowerowej i połączenie jej w jedną sieć (obowiązujące Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – proponowana jest budowa kilkunastu odcinków dróg dla rowerów, z których za szczególnie ważne należy uznać połączenia centrum z os. Konieczki i Zatorze, a także drogi wzdłuż ulic W. Sikorskiego oraz J. Dąbrowskiego wraz z wygodnym i bezpiecznym połączeniem z dworcem kolejowym. Wówczas parking rowerowy przed dworcem będzie można znacząco powiększyć, aby pełnił funkcję centrum przesiadkowego dla osób dojeżdżających koleją do pracy do Ełku. Ważnym elementem infrastruktury rowerowej będzie też wyznaczenie kontrapasów i kotraruchu rowerowego na wszystkich ulicach jednokierunkowych dla samochodów. W 2019 r. zrealizowano budowę ścieżek rowerowych wzdłuż ul. Wojska Polskiego, co poprawiło połączenia rowerowe w centrum w relacji północ – południe;
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania (Studium Komunikacyjne dla Miasta Ełku) – koncepcja wynika z widocznego w całej strefie centralnej i nowomiejskiej występowania nadmiernej liczby samochodów w relacji do dostępnych miejsc. Wyniki przeprowadzonych badań potwierdziły, że zajętość miejsc w licznych przypadkach dochodzi do 100%, a częste dochodzi do parkowania nielegalnego poza wyznaczonymi miejscami, co potwierdza powyższą tezę.

Zakres proponowanej strefy, reguły jej wdrażania i funkcjonowania są głównym przedmiotem niniejszego dokumentu.

4.4 Analiza głównych generatorów ruchu

Samochody są maszynami kierowanymi przez ludzi. W ruchu pozostają jedynie w trakcie odbywania części podróży przez ludzi. Przez pozostały czas stoją na drogach, na wydzielonych parkingach, w garażach i poza wyznaczonymi miejscami. Są to miejsca początkowe i końcowe podróży będące generatorami ruchu samochodowego. Dlatego generatory ruchu samochodowego możemy podzielić na cztery typy:

- miejsca zamieszkania – potrzeby związane z parkowaniem występują przez cały dzień, w nocy są większe, im dalej od centrum, tym są większe;
- miejsca pracy – potrzeby związane z parkowaniem występują przede wszystkim w dni powszednie od rana do popołudnia, większe są w centrum i strefie przemysłowej niż na osiedlach mieszkaniowych;
- miejsca trzecie (sklepy, urzędy, obiekty turystyczne) – potrzeby związane z parkowaniem występują w różnych porach doby, są zróżnicowane w ciągu tygodnia i pory roku w zależności od swojej specyfiki, największe znaczenie mają sklepy wieczorami i w soboty;
- szkoły, przedszkola i inne miejsca krótkoczasowego postoju – potrzeby związane z parkowaniem występują w dni nauki szkolnej, najintensywniej tuż przed 8:00 rano na kilka minut⁵, liczebnie nie są duże, ale ich kumulacja w krótkim okresie w miejscach wymagających wyższego poziomu bezpieczeństwa generuje konflikty społeczne.

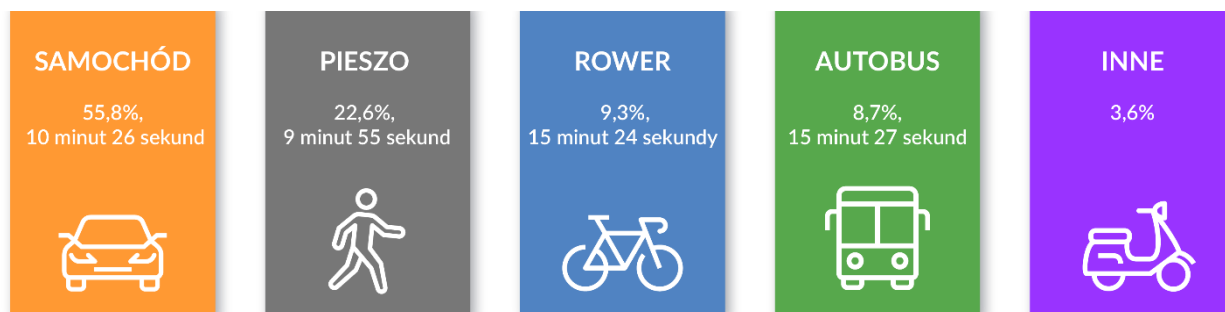
Wielkość potrzeb dotyczących parkowania odpowiada liczbie ludności i jej podróży. Zgodnie z wynikami Badania Budżetu Czasu przeprowadzonego przez GUS w 2013 r. podróże odbywa 84,5% osób w wieku 15 lat i więcej mieszkających w miastach o ludności od 20 do 100 tys. mieszkańców. Średnio te osoby spędzają w podróżach 75 minut dziennie. W tej grupie mieszkańców 30,8% chodzi lub dojeżdża do pracy i zajmuje im to średnio 60 minut.

W ramach Studium Komunikacyjnego dla Miasta Ełku w 2019 r. wykonano badanie ankietowe. Mieszkańców powyżej 10. roku życia pytano o rozkład przestrzenny, motywacje, środki transportu i czas podróży. Odpowiedzieli oni, że prawie 85% podróży odbywają w granicach miasta. Powodem 63% podróży jest praca, 11% – nauka lub szkoła. Wśród pozostałych 26% prawdopodobnie dominują zakupy. Średni czas podróży to 12 minut i 5 sekund, co jest wynikiem bardzo korzystnym.

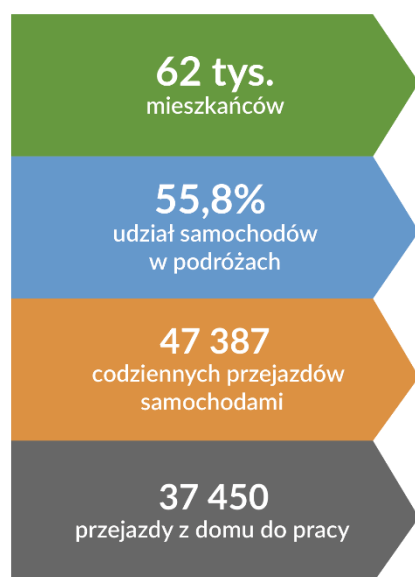
⁵ Podczas realizacji projektu dokonano badań ruchu przy szkołach podstawowych numer 3, 4 oraz 6 w godzinach 7:00-8:30, a największe natężenie ruchu przy wszystkich obiektach zaobserwowano w godzinach 7:45-8:00.

W podróżach do pracy najczęściej mieszkańcy korzystają z samochodu (70%). Udział podróży pieszo to 15%, autobusem – 7%, rowerem – 6%, innych – 2%. Inaczej wygląda sytuacja w podróżach do miejsc edukacji. Tutaj najczęściej podróże są odbywane pieszo (57%), rowerem (16%) i transportem publicznym (18%), samochodem zaś jedynie w 9% przypadków. Najbardziej zróżnicowane środki transportu używane są w innych celach – w tej grupie podróże samochodem stanowią 39% ogółu, pieszo – 28%, rowerem – 15%, autobusem – 13%. Sumaryczny podział zadań przewozowych i średni czas podróży jest następujący:

Rysunek 5. Statystyki podróży mieszkańców Ełku

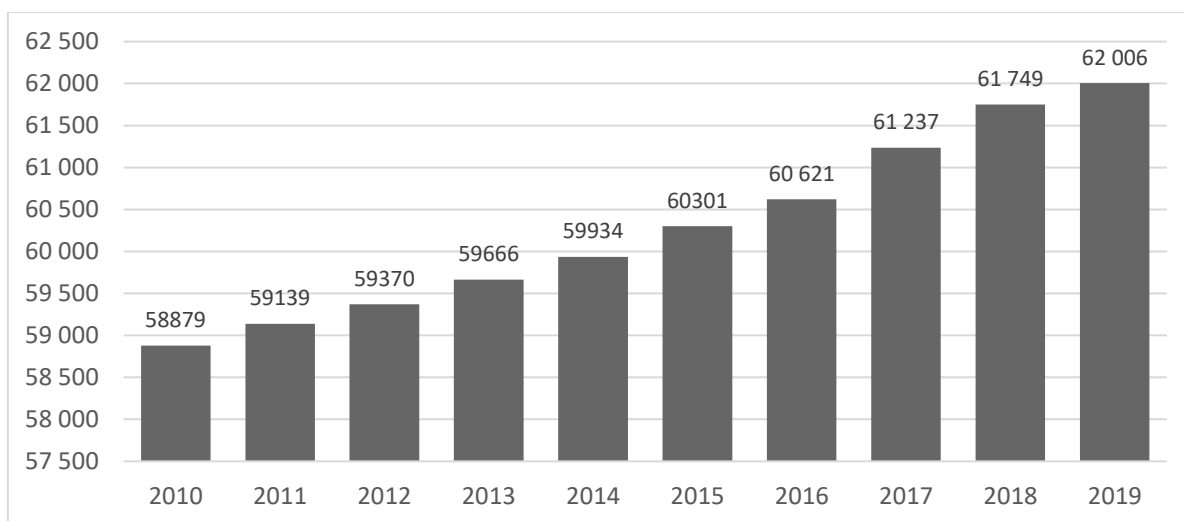


Źródło: Opracowanie własne



Według stanu na 30 czerwca 2019 r. w Ełku mieszkało 62 tys. mieszkańców, z czego ok. 55,2 tys. w wieku powyżej 10 lat. Przyjmując, że średnio każda z tych osób wykonuje w ciągu dnia dwie podróże, udział samochodów w podróżach wynosi 55,8%, zaś napelnienie każdego samochodu to średnio 1,3 osoby, otrzymujemy wynik 47 387 codziennych przejazdów samochodami mieszkańców Ełku, z czego ok. 37 450 to przejazdy z domu do pracy i z powrotem. Dojazdy samochodami dzieci i młodzieży do szkół i uczelni wyższych i z powrotem do domu to jedynie ok. 840 zdarzeń dziennie, co pomimo względnie niskiej liczby powoduje znaczące problemy w godzinach porannego szczytu w okolicy szkół. Za pozostałe ok. 9 100 tys. przejazdów odpowiadają inne podróże, głównie do sklepów.

Wykres 1. Liczba ludności Ełku



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Podsumowując, z 32 tys. samochodów osobowych mieszkańców Ełku do codziennych podróży używanych jest ok. 23,6 tys. pojazdów przez ok. 21 minut dziennie⁶, zaś przez 23 godziny i 39 minut stoją one na parkingach. Pozostałe 8,4 tys. samochodów osobowych stoi na parkingach przez cały dzień i jest używana sporadycznie. Należy przy tym zastrzec, że część samochodów mieszkańców znajduje się w podróżach długodystansowych (obejmujących co najmniej jedną noc spędzoną poza domem) oraz do miasta przyjeżdżają codziennie do pracy i urzędów mieszkańcy okolicznych gmin. Dodatkowo do Ełku, głównie w sezonie letnim i w weekendy, przyjeżdżają turyści. Dlatego liczba samochodów znajdujących się w mieście, a więc głównie na parkingach, jest zazwyczaj jeszcze wyższa.

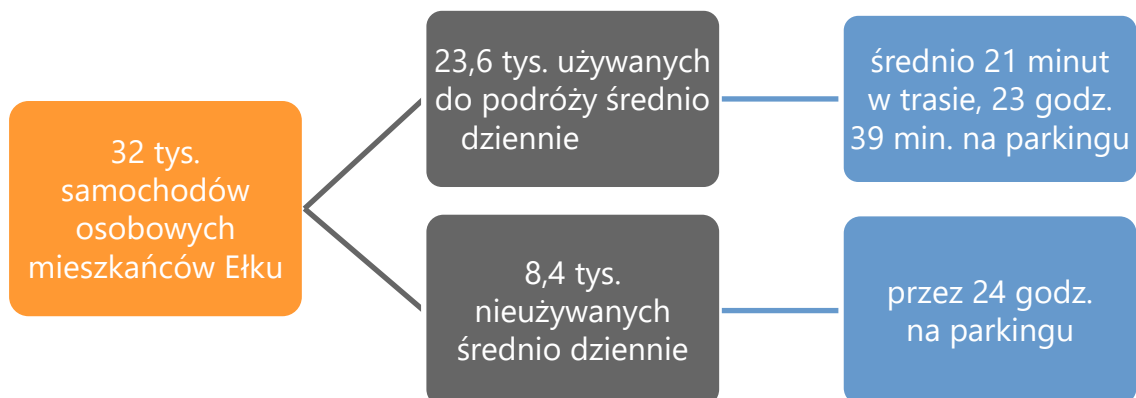
⁶ Dane na podstawie informacji zawartych w „Studium komunikacyjnym dla Miasta Ełku”, Ełk, 2019 r.

Rysunek 6. Podróże mieszkańców miasta Elku



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 7. Użytkowanie samochodów przez mieszkańców Elku



Źródło: Opracowanie własne



Większość popytu na parkowanie związana jest z **miejscami zamieszkania**. Tam ludzie spędzają ponad połowę czasu. Zgodnie z danymi zawartymi w Programie Rewitalizacji w październiku 2015 r. liczba mieszkańców poszczególnych części miasta była następująca:

Tabela 4. Liczba ludności na obszarach objętych analizą

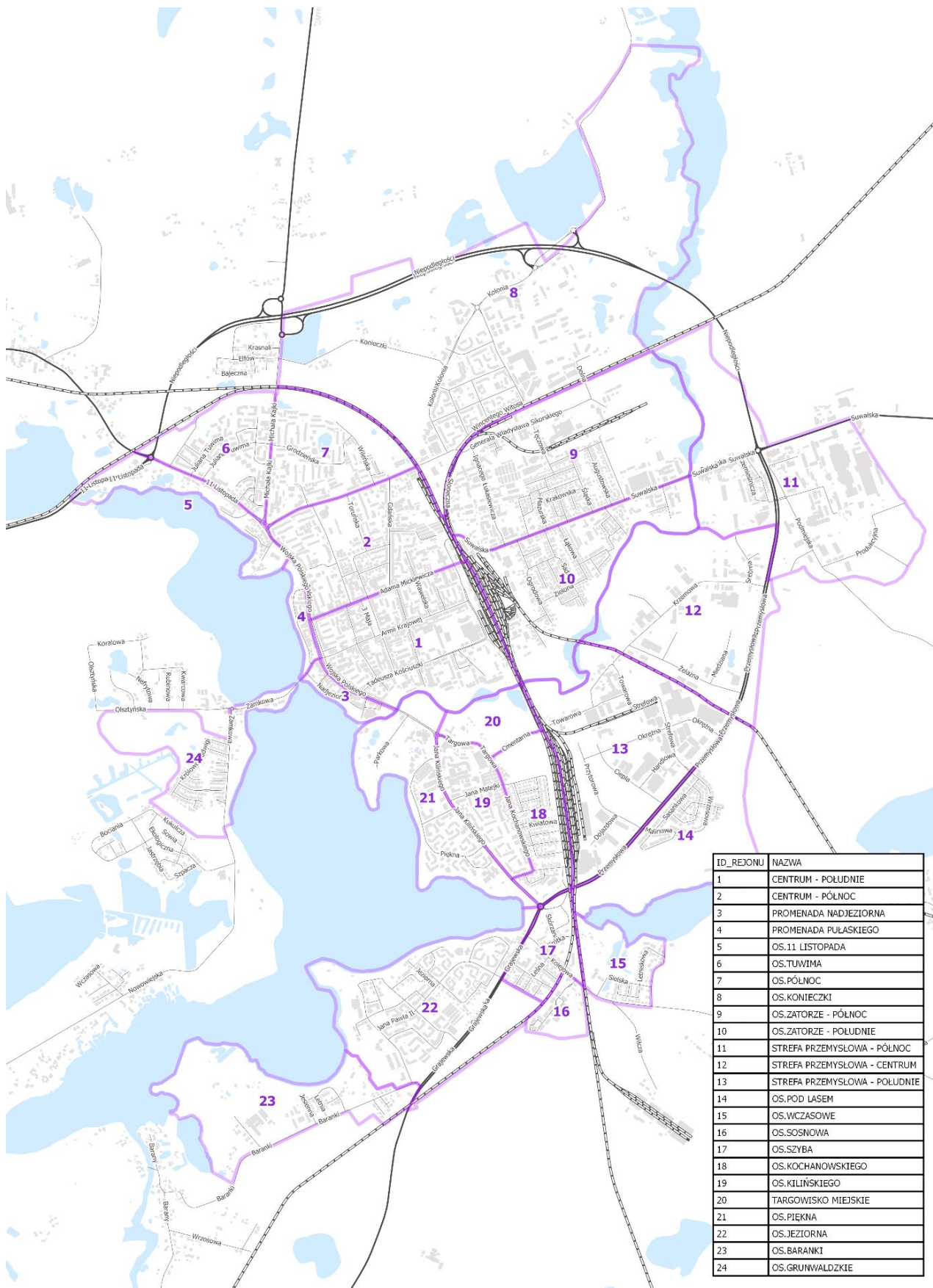
Nazwa obszaru	Rejony wg analizy z etapu 1.	Liczba ludności
Centrum i strefa nadjeziorna	1 (Centrum - południe), 2 (Centrum - północ), 3 (Promenada Nadjeziorna), 4 (Promenada Pułaskiego)	20 845
Północ	5 (os. 11 listopada), 6 (os. Tuwima), 7 (os. Północ)	9 153
Konieczki	8 (Konieczki)	5 969
Zatorze	9 (Zatorze - północ), 10 (Zatorze - południe)	3 406
Strefa przemysłowa	11 (Strefa przemysłowa - północ), 12 (Strefa przemysłowa - centrum), 13 (Strefa przemysłowa - południe)	131
Kilińskiego	18 (os. Kochanowskiego), 19 (os. Kilińskiego), 20 (Targowisko miejskie), 21 (os. Piękna)	8 561
Jeziorna i Sosnowa	16 (os. Sosnowa), 22 (os. Jeziorna)	8 195
Osiedla domów jednorodzinnych	14 (os. Pod Lasem), 15 (os. Wczasowe), 17 (os. Szyba), 23 (os. Baranki), 24 (os. Grunwaldzkie)	2 518

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta

Od czasu wykonania Programu Rewitalizacji liczba mieszkańców Ełku wzrosła o ponad 3200 osób. Rozbudowują się zwłaszcza osiedla bloków – Tuwima, Konieczki i Jeziorna. Nowe bloki powstały też na os. Sosnowa i w okolicy os. Szyba, gdzie do tej pory stały jedynie domy jednorodzinne. Można zakładać, że w tych częściach miasta liczba ludności systematycznie wzrasta. Jak pokazują dane zawarte w Programie Rewitalizacji, liczba ludności w centrum (wraz ze strefą nadjeziorną) jest mniej więcej stała. Wyludniają się za to Zatorze i rejon ul. Kilińskiego.

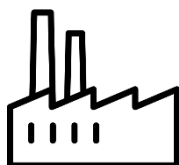
Z ankiety przeprowadzonej w etapie 1. wynika, że 74% mieszkańców dostrzega problemy związane z parkowaniem po południu i wieczorami w okolicach miejsca zamieszkania.

Rysunek 8. Granice rejonów przyjętych na potrzeby prac analitycznych



Źródło: Opracowanie własne

Na podstawie danych GUS można oszacować, że w Ełku na koniec 2018 r. pracowało ok. 25,7 tys. osób, z czego 15,3 tys. w 223 podmiotach zatrudniających powyżej 9 osób, a pozostałe 10,4 tys. w mniejszych podmiotach. Większość z nich to mieszkańcy Ełku, ale część to dojeżdżający z okolicznych gmin. Część z pracujących nie dojeżdża do pracy, lecz pracuje w miejscu zamieszkania. Informacji o szacunkach⁷ rozmieszczenia miejsc pracy dostarczyło badanie ankietowe przeprowadzone w etapie 1. Wynika z niego, że 48% biorących udział w ankiecie mieszkańców Ełku pracuje w centrum, 20% w niemieszkaniowych obszarach miasta (w większości w strefie przemysłowej), 18% poza miastem, a jedynie 14% w innych zamieszkałych obszarach miasta. Ponadto 41% uczestników ankiety zadeklarowało, że ma problemy z parkowaniem rano w okolicach pracy.

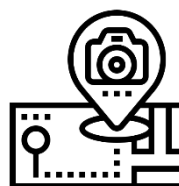


Miejsca pracy jako generatory ruchu są więc rozmieszczone bardzo nierównomiernie na terenie miasta. Zgodnie z wynikami ankiety ponad połowa z nich znajduje się w centrum, kolejna prawie ¼ w strefie przemysłowej, zaś pozostałe są rozproszone po pozostałych terenach mieszkaniowych lub znajdują się poza miastem. Można przypuszczać, że osoby deklarujące problemy z parkowaniem rano w okolicach pracy są w zdecydowanej większości mieszkańcami dojeżdżającymi do centrum.

Spośród innych miejsc generujących znaczący ruch samochodowy należy wymienić sklepy, urzędy, obiekty turystyczne, szkoły i przedszkola. Wśród sklepów szczególne znaczenie mają centra handlowe, gdzie wieczorami i w weekendy przyjeżdża naraz wiele osób po większe zakupy. W Ełku taką funkcję pełnią cztery miejsca – Tu i Teraz na rogu ulic A. Mickiewicza i Gdańskiej, Brama Mazur przy ul. J. Dąbrowskiego, targowisko miejskie przy ul. Targowej i Castorama przy ul. Przemysłowej. Dwa pierwsze znajdują się w centrum i generują problemy z parkowaniem na otaczających ulicach. Brama Mazur posiada płatny parking podziemny, co skutkuje nagminnym korzystaniem z darmowych parkingów przy okolicznych ulicach i podwórkach. Targowisko i Castorama mają swoje wydzielone duże place parkingowe. Z ankiety przeprowadzonej w etapie 1. wynika, że 59% mieszkańców dostrzega problemy związane z parkowaniem podczas robienia zakupów.



Z **urzędów** szczególne znaczenie ma budynek Urzędu Miejskiego i Starostwa Powiatowego. Jest to jednocześnie miejsce pracy, jak i siedziba instytucji, które codziennie odwiedza wiele osób z całego miasta i powiatu. Dlatego problemy z parkowaniem pod gmachem urzędów są szczególnie intensywne i mają znaczenie dla funkcjonowania miasta. Z ankiety przeprowadzonej w etapie 1. wynika, że 80% mieszkańców dostrzega problemy związane z parkowaniem podczas załatwiania spraw w ciągu dnia.



Z **obiektów turystycznych** wyjątkowe znaczenie dla generowania ruchu samochodowego w Ełku ma nagromadzenie obiektów noclegowych i gastronomicznych na promenadzie nad Jeziorem Ełkim. Jest to bardzo gęsto zabudowana część miasta. Odwiedza ją w sezonie letnim i w weekendy znaczna liczba turystów. Część z nich

⁷ Należy mieć na uwadze, że ze względu na wielkość próby i metodę pozyskania danych podane wartości mają przedział ufności 8 p.proc. dla prawdopodobieństwa 95%.

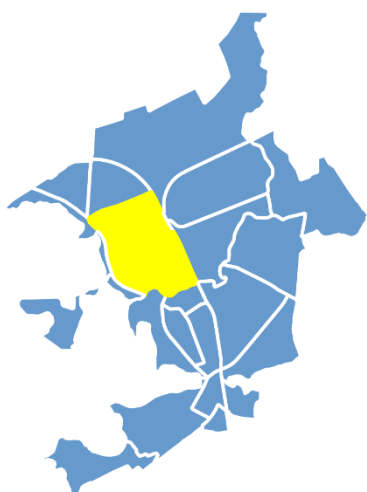
dojeżdża samochodami, co tworzy problemy z parkowaniem. Z ankiety przeprowadzonej w etapie 1. wynika, że 69% mieszkańców dostrzega problemy związane z parkowaniem podczas odwiedzin znajomych lub rodziny.



Placówki edukacyjne generują ruch samochodowy niemal wyłącznie w dni nauki szkolnej rano i po południu. Rodzice dowożą niektóre dzieci do przedszkoli i szkół podstawowych. Udział dowożonych dzieci wynosi zazwyczaj między 5% a 10%. Dane dla Ełku wskazują, że miasto sumarycznie mieści się w tym przedziale. Ze względu na wielkość placówek edukacyjnych największe problemy z parkowaniem występują przy szkołach podstawowych znajdujących się w pobliżu tras wlotowych do miasta. W przypadku Ełku są to:

- Szkoła Podstawowa nr 3 przy ul. Grodzieńskiej;
- Szkoła Podstawowa nr 4 przy ul. W. Szafera;
- Szkoła Podstawowa nr 6 przy ul. Suwalskiej;
- Szkoła Podstawowa nr 7 przy ul. J. Kilińskiego.

Jak wynika z przeprowadzonych badań, samochodami przywożonych jest tam po kilkadziesiąt dzieci dziennie. Jednak kumulacja przyjazdów rano następuje w ciągu pół godziny. Generuje to wiele niebezpiecznych sytuacji i konfliktów o zajmowaną przestrzeń w kluczowym czasie i miejscu. Z ankiety przeprowadzonej w etapie 1. wynika, że 49% mieszkańców dostrzega problemy związane z parkowaniem podczas podwożenia dzieci do szkoły lub przedszkola.



Centrum Ełku (1, 2) to obszar między ul. W. Sikorskiego na północy, ul. Wojska Polskiego na zachodzie, rzeką Ełk na południu i torami kolejowymi na wschodzie. W centrum Ełku mieszka $\frac{1}{3}$ ludności miasta. Znajduje się tam połowa miejsc pracy, w tym najważniejsze urzędy. W centrum są także liczne sklepy, w tym dwa centra handlowe. Dlatego obszar ten jest największym generatorem ruchu samochodowego i potrzeb parkingowych. Średnio dziennie do centrum wjeżdża kilkanaście tysięcy samochodów, których kierowcy chcą tam zaparkować. Jest to obszar o dużej gęstości zaludnienia, w związku z czym konflikty o przestrzeń wynikające z nadmiaru samochodów są bardzo widoczne.

Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. na terenie centrum jest 5707 oficjalnych miejsc postojowych oraz 578 dzikich. Zajętość miejsc niezależnie od pory doby i dnia tygodnia mieści się sumarycznie w przedziale 37% – 60%. W zbliżeniu widać duże zróżnicowanie zajętości miejsc. Przy ul. W. Szafera, J. Piłsudskiego, A. Mickiewicza, Armii Krajowej, przed katedrą i na terenie szpitala wojskowego oscyluje wokół 100% w ciągu dnia w dni robocze. W soboty trudno o wolne miejsca wokół centrów handlowych. Z drugiej strony parkingi wewnątrz kwartałów zabudowy stoją przez cały czas niemal puste. Obecnie można zapewnić miejsca dla wszystkich chętnych kierowców na legalnych parkingach, jeżeli kierowcy byłoby w stanie zaakceptować minimalnie dłuższe czasy dojścia. Konieczne jest wyeliminowanie parkowania dzikiego i w miejscach zagrażających bezpieczeństwu, które prowadzi do degradacji przestrzeni publicznej. Docelowo można też zmniejszyć parkingi wewnątrz kwartałów z dala od okolic najbardziej obleganych. Celem tego działania byłoby

dopasowanie ilości wykorzystanej przestrzeni do zapotrzebowania mieszkańców. Uzyskane miejsca można przeznaczyć na zielen i tereny rekreacyjne. Podczas badań zaobserwowano znaczną zajętość miejsc parkingowych na obszarach w centrum, w których nie ma możliwości dobudowy nowych stanowisk postojowych. Zgodnie z opinią mieszkańców zebraną podczas badań ankietowych nie ma przyzwolenia na usuwanie terenów zielonych w celu przeznaczenia ich na parkingi. Poprawę sytuacji w tym wypadku może stanowić tylko konieczność wymuszenia zwiększonej rotacji pojazdów. Oznacza to konieczność ograniczenia długich postojów i pozostawiania pojazdów na cały dzień. Już na etapie diagnozy wyraźnie zauważalny był brak strefy płatnego parkowania, która jest najbardziej efektywnym narzędziem zwiększenia rotacji samochodów.

Centrum ma sprzyjające warunki do rozwijania ruchu pieszego i rowerowego. Jednak wąskie chodniki i brak spójnej, wygodnej i bezpiecznej sieci rowerowej nie zachęcają do wyboru tych zdrowych, tanich i zajmujących mało miejsca środków podróży. Plany przekształcenia ulic w centrum na bardziej przyjazne pieszym pozostają od lat „na papierze”. Komunikacja autobusowa jest powszechnie dostępna, ale wymaga znaczącej reorganizacji. Mieszkańcy w ankiecie opisywali ją jako mało efektywną. W centrum znajduje się dworzec kolejowy, ale plac przydworcowy jest nieuporządkowany i w znacznej mierze przeznaczony do ruchu autobusów i samochodów. Brak uporządkowania ruchu pojazdów, miejsc postojowych dla autobusów i taksówek oraz bezpiecznych ciągów pieszych zniechęca do dojazdów do pracy koleją i autobusami regionalnymi.



Strefa nadjeziorna (3, 4) zajmuje wąski pas ziemi między Jeziorem Ełckim a ul. Wojska Polskiego od ul. W. Szafera na północy do ujścia rzeki Ełk do jeziora. To najbardziej atrakcyjna turystycznie część miasta. Jednocześnie posiada gęstą zabudowę mieszkaniową i usługową. Dużo jest tu restauracji i hoteli. W bezpośrednim sąsiedztwie tej części miasta łączą się najważniejsze ulice prowadzące przez środek miasta, więc obszar ten ma także znaczenie tranzytowe. Wzdłuż brzożu jeziora prowadzi promenada piesza oraz droga dla rowerów. W 2019 r. zbudowano także ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Wojska Polskiego. Strefa nadjeziorna ma doskonałą dostępność komunikacyjną wszystkimi drogowymi środkami transportu. Ze względu na zagospodarowanie turystyczne i dostępność dla kierowców

samochodów największe problemy związane są z parkowaniem przy hotelach, pensjonatach i restauracjach na ul. K. Pułaskiego i Nadjeziornej w weekendy i sezonie wypoczynkowym.

Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. w strefie nadjeziornej są 524 oficjalne miejsca postojowe oraz 95 dzikich. Zajętość miejsc niezależnie od pory doby i dnia tygodnia mieści się sumarycznie w przedziale 34% – 52% dla ul. Nadjeziornej i 40% – 78% dla ul. K. Pułaskiego. Najwyższe wartości notowane są w dni powszednie w ciągu dnia pracy. Największą zajętość miejsc wykazują te położone wzdłuż ulic w najatrakcyjniejszych turystycznie fragmentach miasta. Nagromadzenie pojazdów ogranicza potencjał turystyczny tego fragmentu miasta. Podczas konsultacji społecznych mieszkańcy wskazywali jako bardzo ważne dla przyszłości miasta ograniczenie parkowania wzdłuż ulic oraz bardziej atrakcyjne dla pieszych zagospodarowanie terenu. Wskazywano również, że konieczne są zapewnienie

odpowiedniej liczby miejsc parkingowych do użytku wyłącznie dla gości hotelowych oraz sprawna organizacja dostaw towarów dla branży HoReCa⁸.



Północny obszar miasta (5, 6, 7) leży między Jeziorem Ełckim, linią kolejową do Giżycka i ul. W. Sikorskiego. W środkowej części jest gęsto zabudowana blokami. Wzdłuż brzegu jeziora rozlokowana jest mniej intensywna zabudowa, zaś wzdłuż torów kolejowych położone są ogródki działkowe. Obszar ten graniczy bezpośrednio z centrum, co pozwala znacznej części mieszkańców docierać pieszo do pracy i na zakupy. Ze względu na brak spójności sieci rowerowej trudniej jest to zrobić rowerem. Liczne połączenia autobusowe zapewniają też dojazd komunikacją miejską. Sieć drogowa w obszarze północnym ma charakter tranzytowy do centrum z przedmieść, a także Olsztyna i Giżycka, co oznacza znaczny ruch samochodowy. W tej części miasta jest stosunkowo mało

miejsc pracy i usług generujących dodatkowy zewnętrzny ruch samochodowy. Problemy z parkowaniem wynikają głównie z nadmiernej liczby samochodów posiadanych przez samych mieszkańców.

Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. w północnym obszarze miasta są 3773 oficjalne miejsca postojowe oraz 185 dzikich. Zajętość miejsc niezależnie od pory doby i dnia tygodnia mieści się sumarycznie w przedziale 28% – 44% na os. Tuwima i 49% – 65% na os. Północ II. Najwyższe wartości notowane są w dni powszednie w nocy. Różnica między oboma osiedlami wynika z licznym parkingów podziemnych na os. Tuwima i ich braku na os. Północ II. Istotne różnice widoczne są także pomiędzy ogólnodostępnymi parkingami przyulicznymi a parkingami prywatnymi. Na tych pierwszych w nocy trudno o wolne miejsce. Prywatne parkingi na os. Tuwima stoją w nocy w połowie puste. Na os. Północ II w nocy niemal puste są parkingi pod szkołami i sklepami. Rozwiązania problemów z parkowaniem w północnym obszarze miasta należy szukać w ograniczaniu ruchu samochodowego i tworzeniu ułatwień w ruchu pieszym, rowerowym i autobusowym.



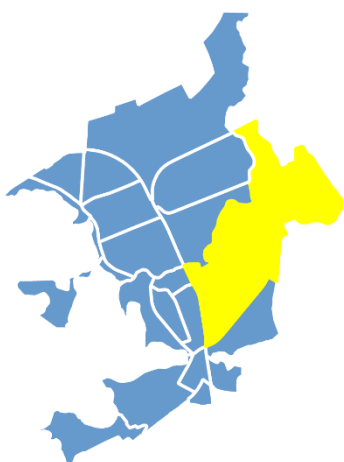
Konieczki i Zatorze (8, 9, 10) leżą we północno-wschodniej części miasta między linią kolejową na zachodzie, obwodnicą na północy i rzeką Ełk na wschodzie i południu. Jest to obszar o mozaikowej zabudowie mieszkaniowej wysokiej i niskiej, to też strefa drobnego handlu i przemysłu, a także ogródków działkowych. Od centrum obszar ten oddzielony jest torami kolejowymi, które stanowią barierę zwłaszcza dla ruchu pieszego. Na głównych ulicach obszaru, czyli ul. Kolonia i Suwalskiej istnieją drogi dla rowerów, ale nie są one połączone z resztą sieci w mieście. Ta część miasta jest stosunkowo dobrze skomunikowana autobusowo z pozostałymi obszarami. Na os. Konieczki znajduje się intensywnie wykorzystywana pętla autobusowa, zaś Zatorze

znajduje się między centrum a strefą przemysłową. Konieczki i Zatorze mają mniejsze znaczenie dla tranzytu samochodowego – z wyjątkiem ul. Suwalskiej. Ta część miasta

⁸ Hotelarskiej i gastronomicznej.

ma głównie charakter mieszkaniowy. Jest przeciętna liczba miejsc pracy i usług generujących ruch samochodowy z zewnątrz. Nieliczne parkingi podziemne znajdują się jedynie w nowych blokach na os. Konieczki. Dominuje parkowanie przy ulicy, często nielegalnie. Problemy z parkowaniem wynikają głównie z nadmiernej liczby samochodów posiadanych przez samych mieszkańców.

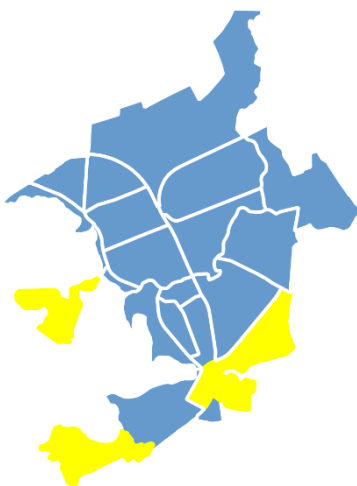
Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. na osiedlach Konieczki i Zatorze jest 2750 oficjalnych miejsc postojowych oraz 153 dzikie. Zajętość miejsc w ciągu dnia w dni powszednie mieści się w przedziale 25% – 50%. W nocy i w weekendy na os. Konieczki dochodzi do 60%, zaś na os. Zatorze spada do kilkunastu procent. Problemy parkingowe na os. Konieczki przypominają te z os. Północ II z tą różnicą, że nie jest to obszar tranzytowy. Problemy z parkowaniem na os. Zatorze polegają głównie na pozostawianiu samochodów na chodnikach na wąskich ulicach osiedla domów jednorodzinnych.



Strefa przemysłowa (11, 12, 13) leży w południowo-wschodniej części Ełku między rzeką i obwodnicą (częściowo także za nią). Jest to obszar o niemal jednolitej zabudowie przemysłowej położony z dala od centrum. Oprócz zakładów pracy jest tu także centrum handlowe i cmentarz. Główną osią obszaru jest ul. Przemysłowa będąca obwodnicą miasta. Z resztą Ełku strefa przemysłowa łączy się trzema drogami – ul. Suwalską, ul. Towarową i ul. Przemysłową. W tej części miasta komunikacja piesza i rowerowa mają małe znaczenie. Linie autobusowe mają za zadanie dowieźć ludzi do zakładów pracy. Dominuje transport samochodowy, który generuje ruch dojazdowy z pozostałych części miasta. Zarówno

zakłady przemysłowe, jak i centrum handlowe mają rozległe place parkingowe, które odpowiadają potrzebom pracowników dojeżdżających samochodami.

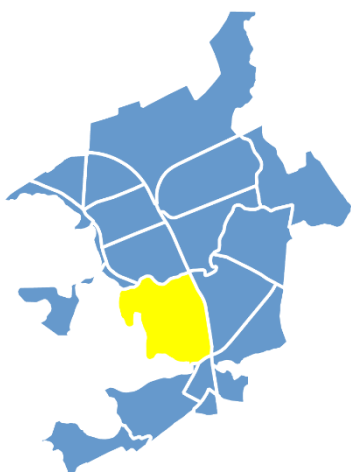
Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. w strefie przemysłowej są 1693 oficjalne miejsca postojowe oraz 340 dzikich. Zajętość miejsc w ciągu dnia roboczego dochodzi maksymalnie do 50%. W nocy i w weekendy nie przekracza 20% z jednym wyjątkiem – centrum handlowe, gdzie w soboty dochodzi do 50%. Ewentualne problemy z parkowaniem powinni w pierwszej kolejności rozwiązywać sami przedsiębiorcy.



Osiedla domów jednorodzinnych (14, 15, 17, 23, 24), na które składają się os. Pod Lasem, Wczasowe, Szyba, Baranki i Grunwaldzkie, położone są w południowej i zachodniej części miasta w oddaleniu od centrum. Są to obszary głównie jednorodnej, niskiej i zwartej zabudowy jednorodzinnej. Wyjątkiem są Baranki, gdzie zabudowa jest mniej zwarta. Znajduje się tam też szpital. Poza tym osiedla domów jednorodzinnych nie mają żadnych średnich i dużych zakładów pracy ani obiektów usługowych i edukacyjnych. Ruch samochodowy generują niemal wyłącznie mieszkańcy i ich goście. Ruch pieszy jest niewielki, ale odbywa się z problemami, gdyż mieszkańcy masowo parkują samochody na chodnikach, choć powinni to robić na terenie własnych posesji. Publiczne parkingi

występują tam w niewielkiej liczbie. W związku z małą liczbą ludności tych osiedli wyzwaniem jest też komunikacja autobusowa, na której sensowne wypełnienie nie ma popytu. W związku z tym zależność mieszkańców od samochodów jest duża, co przyczynia się do konfliktów związanych z parkowaniem w innych częściach miasta, np. pod szkołami.

Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. na osiedlach Pod Lasem i Wczasowym nie ma żadnych parkingów. Na osiedlach Szyba i Grunwaldzkim jest po 41 oficjalnych miejsc postojowych, zaś na osiedlu Baranki są 374, w większości pod szpitalem. Nie ma żadnych dzikich parkingów. Zajętość tych miejsc jest przez cały czas niewielka, nie przekracza 20%. Wyjątkiem są parkingi pod szpitalem. Tam w dni robocze zajętość miejsc wynosi między 60% i 70%, a w soboty dochodzi do 30%.



Okolice ul. J. Kilińskiego (18, 19, 20, 21) to obszar na południe od centrum między rzeką Ełk na północy, obwodnicą na południu, Jeziorem Ełckim na zachodzie i linią kolejową na wschodzie. Ul. J. Kilińskiego jest główną arterią wlotową do centrum Ełku od południa, która dzieli obszar na część wschodnią i zachodnią. Jest to niebezpiecznie zbudowana droga dwujezdniowa z dwoma pasami ruchu w obie strony z licznymi przejściami dla pieszych. Okolice ul. J. Kilińskiego to obszar o zróżnicowanej zabudowie mieszkaniowej. Są tu zarówno bloki, jak i domy jednorodzinne. Nie ma tu wielu zakładów pracy, które generowałyby ruch samochodowy. Za to znajdują się tu ważne dla miasta tereny usługowe (targowisko miejskie, małe centra handlowe), społeczne (cmentarz, park) i wypoczynkowe (plaża miejska z kempingiem, pensjonaty).

Ważnym miejscem jest szkoła podstawowa nr 7 położona obok głównej ulicy obszaru. Chodzą do niej nie tylko dzieci z sąsiednich bloków, ale część jest przywożona przez rodziców z innych osiedli oraz wsi pod Ełkiem. Okolice ul. J. Kilińskiego przez swój tranzytowy charakter są stosunkowo dobrze obsługiwane transportem publicznym. Dla ruchu pieszego podstawowym problemem są wąskie chodniki zastawione przez zaparkowane samochody. Ruch rowerowy opiera się na drogach dla rowerów poprowadzonych wzdłuż ul. J. Kilińskiego oraz brzegu jeziora i rzeki. Brakuje tras w relacji wschód – zachód.

Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. w okolicy ul. J. Kilińskiego jest 3050 oficjalnych miejsc postojowych oraz 232 dzikie. Zajętość miejsc jest bardzo zróżnicowana. Sumarycznie dla całego obszaru w ciągu dnia roboczego wynosi od 22% do 42%, a w nocy – 41% – 56%. W szczegółach występują dużo większe różnice. W nocy pod blokami mieszkalnymi trudno o wolne miejsca, zaś parkingi wokół obiektów handlowych są niemal puste: zajętość miejsc to kilka procent. Jednak w dni handlowe na targowisku wynosi między 80% a 90%. Okolicy ul. J. Kilińskiego pomogłyby przede wszystkim ułatwienia w poruszaniu się pieszo oraz znacznie wzmocniona obsługa transportem zbiorowym w weekendy.



Osiedla Sosnowa i Jeziorna (16, 23) to głównie osiedla bloków na południu miasta. Dojazd z nich do centrum przebiega z wykorzystaniem obwodnicy. Bloki osiedla Jeziorna powstawały sukcesywnie od kilku dekad wokół dawniejszej zabudowy jednorodzinnej. Natomiast położone w lesie między torami kolejowymi osiedle Sosnowa to efekt działań budowlanych ostatnich lat. Ten obszar generuje duży ruch samochodowy związany z miejscami zamieszkania. Zakładów pracy i sklepów, które generowałyby ruch, jest tam niewiele. Także ruch związany ze szkołami i zagospodarowaniem turystycznym nie jest duży. Obsługa komunikacją autobusową na os. Jeziorna jest dość dobra, zaś na os. Sosnowa – dalece niewystarczająca. Choć leży

ono blisko przystanku kolejowego Ełk Szyba Wschód, to kilka par pociągów dziennie stanowi ofertę przewozową, która może być atrakcyjna tylko dla nielicznych. Różnice między osiedlami występują także w zakresie komunikacji pieszej i rowerowej. Na os. Jeziorna jest ona dość dobra, choć nadal wymaga uzupełnień i ułatwień. Na os. Sosnowa nie ma żadnej ścieżki rowerowej ani chodników. Cały ogrodzony teren jest strefą zamieszkania.

Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w etapie 1. na os. Sosnowa i Jeziorna jest 3217 oficjalnych miejsc postojowych oraz 426 dzikich, przy czym wszystkie na os. Jeziorna. Zajętość miejsc na os. Sosnowa wynosi od 18% do 31% niezależnie od pory doby i dnia tygodnia. Na os. Jeziorna mieści się w granicach 32% – 58%. Należy zauważyć, że pod nowszymi blokami na obu osiedlach są parkingi podziemne, zaś na os. Jeziorna – także garaże. Rozwiązania problemów z parkowaniem władze miasta powinny szukać w poprawie komunikacji autobusowej. Zachęci to większą liczbę mieszkańców do dojazdów do pracy i sklepów transportem zbiorowym. To rozwiązanie zmniejszy także korki w mieście.

4.5 SWOT dla grup obszarów

4.5.1 Centrum (1, 2)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Duża gęstość zaludnienia, która pozwala na załatwianie spraw bez konieczności korzystania z samochodu</p> <p>Centralne położenie, które sprzyja podróżom pieszym</p> <p>Wielofunkcyjność obszaru</p> <p>Wykorzystywanie nowoczesnych technologii jak np. panele fotowoltaiczne przykrywające parking Parku Wodnego</p> <p>Dworzec kolejowy</p>	<p>Dużo parkingów, w tym dzikich</p> <p>Korki na drogach</p> <p>Nieuporządkowana sieć ruchu pieszego, w tym brak wygodnego dojścia do dworca kolejowego, i ciągi pieszo-rowerowe</p> <p>Brak spójnej i wygodnej sieci dróg dla rowerów, w tym brak wygodnego dojazdu do dworca kolejowego</p> <p>Chaotyczna sieć tras autobusów</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Możliwość wprowadzenia strefy płatnego parkowania</p> <p>Modernizacja terenów kolejowych przez spółki państwowe</p> <p>Możliwość pozyskania środków unijnych i krajowych na rewitalizację i zrównoważony transport</p> <p>Plany utworzenia strefy pieszej na ul. Armii Krajowej</p>	<p>Dalsza degradacja przestrzeni w wyniku braku uporządkowania parkowania</p> <p>Budowa kolejnych tras wlotowych do centrum ułatwiających dojazd autami (zwiększenie popytu na miejsca parkingowe)</p> <p>Budowa sklepów wielkopowierzchniowych poza centrum powodująca zanik usług</p>

4.5.2 Strefa nadjeziorna (3, 4)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Duża gęstość zaludnienia, która pozwala na załatwianie spraw bez konieczności korzystania z samochodu</p> <p>Centralne położenie, które sprzyja podróżom pieszym</p> <p>Atrakcyjność dla mieszkańców i turystów</p> <p>Kompletna sieć dróg dla rowerów</p>	<p>Duży ruch samochodowy w sezonie i w weekendy generowany przez dominujące gospodarczo obiekty turystyczne</p> <p>Parkingi ulokowane w najbardziej atrakcyjnych miejscach obniżające potencjał społeczny miejsca</p> <p>Rozwijanie wysokich prędkości przez kierowców i niestosowanie się do znaków o strefie zamieszkania</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Możliwość utworzenia woonerfów i deptaków</p> <p>Możliwość wprowadzenia strefy płatnego parkowania</p> <p>Wolny teren pod budowę dużego parkingu na obrzeżach strefy</p> <p>Możliwość pozyskania środków unijnych i krajowych na rewitalizację i zrównoważony transport</p> <p>Otwartość przedstawicieli branży HoReCa na wprowadzanie zmian w najbliższym otoczeniu</p> <p>Możliwość wypromowania marki turystycznej Ełku w oparciu o jego lokalizację i rozwiązania transportowe</p>	<p>Załamanie gospodarcze w branży gastronomiczno-turystycznej zniechęcające do wprowadzania zmian w parkowaniu</p> <p>Niewykorzystanie możliwości na bardziej zróżnicowany i efektywny rozwój</p> <p>Kierowanie oferty na promenadzie wyłącznie do turystów i wyłączenie z niej mieszkańców, co spowoduje małą akceptację dla wprowadzanych zmian w parkowaniu</p>

4.5.3 Północ (5, 6, 7)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Duża gęstość zaludnienia, która pozwala na załatwianie spraw bez konieczności korzystania z samochodu</p> <p>Brak relacji tranzytowych przez tereny wewnątrz osiedli</p> <p>Dużo prywatnych parkingów podziemnych na os. Tuwima</p> <p>Położenie w strefie dojścia pieszego do centrum</p> <p>Os. Północ II zaprojektowane pod potrzeby ruchu pieszego</p>	<p>Dominacja funkcji mieszkalnej i edukacyjnej przy niedoborze sklepów generująca ruch samochodowy</p> <p>Dużo parkingów, w tym dzikich</p> <p>Korki na głównych arteriach spowodowane ruchem tranzytowym</p> <p>Nieemożność wprowadzenia strefy płatnego parkowania ze względu na dominację parkingów prywatnych</p> <p>Konflikt o przestrzeń parkingową przed szkołą podstawową</p> <p>Chaotyczna sieć ruchu pieszego, która utrudnia dojście do centrum</p> <p>Niekompletna sieć dróg dla rowerów</p> <p>Chaotyczna sieć linii autobusowych i brak pętli autobusowej</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Rozbudowa osiedla przez podmioty prywatne w kierunku wielofunkcyjności obszaru</p> <p>Odtworzenie pierwotnego układu sieci ruchu pieszego zgodnie z projektem osiedla</p> <p>Podniesienie atrakcyjności transportu autobusowego poprzez reorganizację komunikacji publicznej</p>	<p>Trudności w rozwiązaniu konfliktów o parkowanie, w tym przed szkołą podstawową</p> <p>Zwiększenie liczby samochodów stale parkujących w sposób nieuregulowany, powodujący degradację przestrzeni publicznej (w tym terenów zieleni)</p>

4.5.4 Konieczki i Zatorze (8, 9, 10)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Położenie w strefie dojazdu rowerem do centrum</p> <p>Dobra infrastruktura transportu publicznego</p> <p>Wielofunkcyjność obszaru</p> <p>Ruch tranzytowy ograniczony do jednej ulicy</p> <p>Dogodne możliwości ograniczenia ruchu samochodowego</p>	<p>Dominacja funkcji mieszkalnej i edukacyjnej przy niedoborze sklepów generująca ruch samochodowy</p> <p>Dużo parkingów, w tym dzikich</p> <p>Korki na trasach dojazdowych do centrum</p> <p>Niemożność wprowadzenia strefy płatnego parkowania ze względu na dominację parkowania w porze nocnej</p> <p>Chodniki zastawione samochodami zaparkowanymi niezgodnie z przepisami</p> <p>Sieć dróg dla rowerów niepołączona z centrum</p> <p>Zbyt duża liczba linii autobusowych ze zbyt niską częstotliwością kursowania</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Rozbudowa osiedla przez podmioty prywatne w kierunku wielofunkcyjności obszaru</p> <p>Pieniądze unijne i krajowe na zrównoważony transport</p> <p>Budowa nowej drogi łączącej os. Konieczki z ul. Kajki</p> <p>Rozwój ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż rzeki</p>	<p>Budowa kolejnych tras wlotowych do centrum ułatwiających dojazd autami</p> <p>Zwiększenie gęstości zaludnienia i liczby aut na już ograniczonym terenie</p> <p>Zwiększenie liczby samochodów stale parkujących w sposób nieuregulowany, powodujący degradację przestrzeni publicznej (w tym terenów zieleni)</p>

4.5.5 Strefa przemysłowa (11, 12, 13)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Dobra infrastruktura transportu publicznego</p> <p>Rozwiązywanie problemów z parkowaniem przez prywatne przedsiębiorstwa</p> <p>Brak potrzeby wprowadzania zmian w systemie parkowania</p>	<p>Położenie z dala od centrum</p> <p>Dominacja ruchu samochodowego</p> <p>Dominacja funkcji przemysłowej generująca jednokierunkowy ruch samochodowy i duże potrzeby parkingowe w ciągu dnia pracy</p> <p>Niska sieć ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Zbyt duża liczba linii autobusowych ze zbyt niską częstotliwością kursowania</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Zachęcenie firm ze strefy do ewentualnego współfinansowania połączeń autobusowych (np. dofinansowanie do biletu miesięcznego), celem odciążenia infrastruktury parkingowej</p> <p>Popularyzacja wspólnych dojazdów do pracy w ramach akcji społecznych</p> <p>Rozwój ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż rzeki</p>	<p>Ograniczenie komunikacji zbiorowej i poprawa warunków komunikacji indywidualnej powodująca wzrost ilości pojazdów w strefie</p> <p>Budowa sklepów wielkopowierzchniowych zwiększających ruch samochodowy</p>

4.5.6 Osiedla domów jednorodzinnych (14, 15, 17, 23, 24)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Małe natężenie ruchu</p> <p>Swobodna możliwość posiadania rowerów przez całą rodzinę ze względu na większe powierzchnie mieszkalne</p>	<p>Położenie z dala od centrum</p> <p>Dominacja ruchu samochodowego powodująca problemy w innych częściach miasta</p> <p>Dominacja funkcji mieszkaniowej</p> <p>Mała gęstość zaludnienia nie pozwalająca na zapewnienie przyzwoitej dostępności komunikacją autobusową</p> <p>Powszechne parkowanie na chodnikach</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Duże możliwości uspokojenia ruchu</p> <p>Przebudowa dróg na strefy zamieszkania bez podziału na jezdnie i chodniki</p>	<p>Postępująca suburbanizacja, która powoduje rozwój tego typu budownictwa</p>

4.5.7 Kilińskiego (18, 19, 20, 21)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Położenie w strefie dojścia pieszego i dojazdu rowerem do centrum</p> <p>Relatywnie dobra obsługa komunikacją autobusową</p> <p>Ruch tranzytowy ograniczony do jednej ulicy</p> <p>Dogodne możliwości ograniczenia ruchu samochodowego</p>	<p>Dominacja funkcji mieszkalnej i handlowej przy niedoborze miejsc pracy generująca ruch samochodowy</p> <p>Dużo dzikich parkingów</p> <p>Korki na niebezpiecznej trasie dojazdowej do centrum</p> <p>Nieemożność wprowadzenia strefy płatnego parkowania ze względu na dominację parkowania w nocy</p> <p>Chodniki zastawione samochodami zaparkowanymi niezgodnie z przepisami</p> <p>Niekompletna sieć dróg dla rowerów</p> <p>Zbyt duża liczba linii autobusowych ze zbyt niską częstotliwością kursowania</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Modernizacja terenów kolejowych przez spółki państwowe</p> <p>Położenie większego nacisku na porządkowanie przestrzeni publicznej i tworzenie pojedynczych miejsc parkingowych, celem dopasowania podaży do już obecnego popytu</p> <p>Rozwój ruchu pieszego i rowerowego wzdłuż rzeki</p>	<p>Budowa kolejnych tras wlotowych ułatwiających dojazd autami do centrum</p> <p>Zwiększenie liczby samochodów stale parkujących w sposób nieuregulowany, powodujący degradację przestrzeni publicznej (w tym terenów zieleni)</p>

4.5.8 Sosnowa i Jeziorna (16, 22)

Mocne strony	Słabe strony
<p>Rozwiązywanie problemów z parkowaniem przez prywatne przedsiębiorstwa</p> <p>Ruch tranzytowy samochodów ograniczony do głównej drogi z dala od zabudowań</p>	<p>Dominacja funkcji mieszkalnej przy niedoborze miejsc pracy generująca ruch samochodowy</p> <p>Dużo parkingów, w tym dzikich</p> <p>Położenie z dala od centrum, co generuje ruch samochodowy i popyt na parkingi</p> <p>Dojazd do centrum przez obwodnicę, zachęcający do szybkich przemieszczeń autami, zamiast alternatywnymi środkami komunikacji</p> <p>Niemożność wprowadzenia strefy płatnego parkowania ze względu na dominację parkowania w nocy</p> <p>Słaba sieć ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Zbyt duża liczba linii autobusowych ze zbyt niską częstotliwością kursowania</p> <p>Niewykorzystanie dużych połąci terenów należących do spółdzielni</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Pieniądze unijne i krajowe na zrównoważony transport</p> <p>Użyczenie gruntów spółdzielni mieszkaniowej na cele parkingowe</p> <p>Rozwój sieci ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Budowa obwodnicy szybkiego ruchu, która wyprowadzi ruch tranzytowy poza obszar</p>	<p>Dalszy rozwój osiedli mieszkaniowych i sklepów wielkopowierzchniowych z dala od centrum, generujący wzmożony ruch</p> <p>Brak akceptacji do parkowania w dalszym odstępie od domu</p> <p>Brak zapewnienia należytego bezpieczeństwa pojazdom pozostawionym na parkingach na obrzeżach osiedla</p> <p>Zwiększenie liczby samochodów stale parkujących w sposób nieuregulowany, powodujący degradację przestrzeni publicznej</p>

4.6 SWOT dla całego miasta

Mocne strony	Słabe strony
<p>Zwarty układ zabudowy</p> <p>Mała gęstość sieci drogowej</p> <p>Liczne plany przebudowy dróg</p> <p>Liczne możliwości zagospodarowania nowych terenów</p> <p>Zarządzanie przez władze miasta prawie wszystkimi drogami w mieście</p> <p>Akceptacja przez mieszkańców potrzeby wprowadzenia strefy płatnego parkowania</p> <p>Porządkowanie parkowania w ramach rewitalizacji podwórek</p> <p>Duża świadomość znaczenia zieleni w mieście</p> <p>Doświadczenie w korzystaniu z paneli słonecznych jako zadaszenia parkingu</p>	<p>Wysoki wskaźnik zmotoryzowania</p> <p>Korzystanie przez mieszkańców z aut w dojazdach na krótkie odległości</p> <p>Oczekiwanie dostępności zawsze wolnego miejsca parkingowego „pod drzwiami”</p> <p>Bardzo duża dostępność bezpłatnych miejsc parkingowych generująca roszczenia mieszkańców</p> <p>Nierównomierne wypełnienie parkingów w ciągu doby i tygodnia</p> <p>Powszechne dzikie parkingi, w tym na chodnikach</p> <p>Zbyt liczne i rzadko kursujące linie autobusowe</p> <p>Brak spójnej sieci dróg dla rowerów</p> <p>Brak spójnej polityki transportowej</p>
Szanse	Zagrożenia
<p>Akceptacja przez mieszkańców rozwiązań drogowych sprawdzonych za granicą i w innych polskich miastach</p> <p>Wzrost popularności ruchu pieszego i rowerowego</p> <p>Napływ krajowych i zagranicznych funduszy na inwestycje piesze, rowerowe i w transport publiczny</p>	<p>Kryzys gospodarczy ograniczający możliwości finansowe miasta</p> <p>Dalszy wzrost zmotoryzowania, korków i zatłoczenia na parkingach</p> <p>Budowa przez koleje wiaduktów nad torami w wariantach sprzyjających ruchowi samochodowemu</p>



CELE I KIERUNKI DZIAŁAŃ

5. Cele i kierunki działań

5.1 Cele Polityki Parkingowej Miasta Ełku

Zgromadzony materiał analityczno-badawczy i teoretyczny wskazuje, że parkowanie w Ełku powoduje liczne problemy. Mają one charakter głównie przestrzenny. W różnych częściach miasta występują w różnych porach dnia i nocy, różnych dniach tygodnia, a także porach roku. Dlatego polityka parkingowa jako dokument wykonawczy nie zawiera celu o charakterze strategicznym. Taki powinien znaleźć się w polityce transportowej miasta. Polityka Parkingowa Miasta Ełku zawiera za to konkretne cele, które nakierowane są na rozwiązanie zdiagnozowanych problemów. Tymi celami są:

Rysunek 9. Cele polityki parkingowej Ełku



Poszczególne cele opisane poniżej zostały wybrane na podstawie pogłębionej analizy przestrzennej i warunkowej Ełku. Do każdego celu wskazano kierunki działań, które realizowane będą za pomocą przypisanych do nich narzędzi.

Tabela 5. Sposoby realizacji celów polityki parkingowej Ełku

Cel operacyjny	Charakterystyka, sposób realizacji
Wprowadzenie inteligentnego zarządzania przestrzenią	
<p>Zarządzania transportem według modelu naczyń połączonych środków podróży</p>	<p>Nacisk zostanie położony na promocję podróży pieszych, rowerowych i transportem publicznym. Efektem tych działań będzie zmiana struktury podróży, co spowoduje zwiększenie liczby wolnych miejsc na parkingach i zmniejszenie korków. Wzrośnie udział podróży komunikacją publiczną, pieszo oraz rowerami. Znaczna uwaga zostanie poświęcona rozwiązaniom pieszym, tj. opracowaniu funkcjonowania woonerfu, deptaka i stref zamieszkania. Bieżącą analizą dostępności zostaną objęte ciągi piesze. W obszarze śródmiejskim zostaną także postawione tablice informacyjne z planami miasta, które będą pokazywać Ełk z perspektywy pieszego oraz zaprezentują rozwiązania parkingowe. Rozbudowana zostanie infrastruktura rowerowa w postaci ścieżek rowerowych i parkingów rowerowych (zarówno w centrum, jak i na osiedlach). Opracowana i wdrożona zostanie koncepcja reorganizacji sieci połączeń autobusowych oraz zbudowane będzie centrum przesiadkowe.</p>
<p>Rozwiązania energetyczne i środowiskowe</p>	<p>Na szerszą skalę zostaną zastosowane na parkingach panele fotowoltaiczne takie jak na parkingu przy MOSiR i Parku Wodnym. Przestrzeń parkingów wykorzystana do zamontowania fotowoltaiki będzie przynosić miastu dochód z produkcji prądu i zmniejszy efekt miejskiej wyspy ciepła. Ściany parkingów kubaturowych zostaną osłonięte roślinami pnącymi. W ten sposób powstaną zielone ściany poprawiające środowisko i estetykę miasta.</p>
Zmniejszenie zajętości miejsc parkingowych	
<p>Bilansowanie nowopowstałych miejsc</p>	<p>Liczba miejsc parkingowych w Ełku w niektórych obszarach i kwartałach dochodzi już, a nawet przekracza granicę, przy której dalsze zwiększanie podaży doprowadzi do degradacji tkanki miejskiej. Dlatego budowanie kolejnych parkingów w centrum powinno odbyć się wyłącznie wraz z likwidowaniem ich w miejscach niepożądanych, np. przy promenadzie. W przypadku powstawania nowych parkingów należy podjąć szczególne starania w celu wyeliminowania parkowania dzikiego w jego obszarze.</p>
<p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania</p>	<p>Obejmie ona nie tylko najbardziej zatłoczone fragmenty dróg, ale także tereny poza drogami publicznymi, które są we władaniu władz miasta, np. otoczenie ratusza. Wskaźnikiem sukcesu będzie doprowadzenie do sytuacji, w której zajętość miejsc zdecydowanie rzadziej będzie przekraczać 90%. Wdrażanie SPP powinno następować</p>

	<p>sukcesywnie wraz z obserwacją zachowań kierowców po wdrożeniu każdego nowopowstałego fragmentu.</p>
<p>Rozmowy z instytucjami na temat otwarcia parkingów dla mieszkańców</p>	<p>Badania przeprowadzone w etapie 1. pokazały, że w Ełku jest wiele parkingów, które przez niemal całą dobę są mało wykorzystywane. Są to najczęściej parkingi instytucji, np. na terenie kampusu Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego. Dlatego władze miasta podejmą rozmowy z instytucjami na temat otwarcia parkingów dla mieszkańców w celu rozładowania problemów w sąsiednich obszarach. W przypadku powodzenia rozmów takie miejsca też powinny móc zostać włączone do sieci płatnych parkingów. Jeżeli natomiast, ze względów formalnoprawnych nie będzie możliwości wprowadzenia na ich terenie SPP, to należy objąć je opłatami o tożsamej wysokości jak te w SPP, tak aby potencjalny użytkownik nie odczuł różnicy, z jakiego typu parkingu korzysta.</p>
<p>Zwiększenie rotacji w centrum</p>	
<p>Wprowadzenie opłat za parkowania z progresywnym cennikiem</p>	<p>Zauważalnym problemem Ełku jest wielogodzinne zajmowanie miejsc postojowych przez część kierowców. Przyjeżdżają oni rano i zostawiają swoje samochody na cały dzień. W efekcie inni mieszkańcy, którzy mają potrzebę załatwienia spraw w urzędach i chcą przyjechać na godzinę lub dwie, nie mogą znaleźć wolnego miejsca do zaparkowania samochodu. W efekcie krążą po centrum w poszukiwaniu możliwości pozostawienia pojazdu. Tracą czas, zanieczyszczają powietrze i powodują niebezpieczne sytuacje na drogach. Utrudnia to funkcjonowanie miasta. Dlatego władze Ełku będą dążyć do sytuacji, w której łatwo można zaparkować samochód w centrum o dowolnej porze dnia. W tym celu trzeba doprowadzić do zwiększenia rotacji zaparkowanych samochodów. Najskuteczniejszą metodą zwiększającą rotację jest wprowadzenie opłat za parkowanie wraz z cennikiem progresywnym.</p>

<p>System informacji parkingowej</p>	<p>Zmniejszeniu czasu poszukiwania miejsca (w tym bezsensownego krążenia po sieci drogowej) będzie służył system informacji parkingowej, który za pomocą czujników rozlokowanych na miejscach postojowych przekaże informacje o liczbie zajętych miejsc do aplikacji mobilnej lub na tablice informacyjne. Taki system działa już na wybranych parkingach w Warszawie, a także w mniejszych ośrodkach miejskich jak Tarnów czy Jelenia Góra. System zostanie wyposażony w wideodetekcję tablic rejestracyjnych.</p>
<p>Ograniczenie dzikiego parkowania</p>	
<p>Uporządkowanie terenów prywatnych</p>	<p>Problem dzikiego parkowania dotyczy prawie całego obszaru miasta. Kierowcy, nie mogąc znaleźć legalnego, darmowego miejsca, parkują na chodnikach, trawnikach i poza drogami. Dzikie parkowanie na terenach prywatnych, np. wspólnot mieszkaniowych, będzie eliminowane poprzez uporządkowanie przestrzeni. Działanie to musi być wspierane w zakresie organizacyjnym i finansowym ze strony władz miasta. Może przybrać formę analogiczną do koncepcji udzielania dotacji na rewitalizację podwórek, która jest już realizowana przez Ełk.</p>
<p>Uporządkowanie terenów publicznych</p>	<p>W miejscach, gdzie parkowanie odbywa się na terenach publicznych poza drogami, tworząc dzikie parkingi, konieczne będzie wykonanie analiz podaży i popytu, czy parking należy znormalizować, czy zlikwidować. Jeżeli analiza wykaże sensowność budowy parkingu, to będzie on urządzany zgodnie z regułami dostępności architektonicznej, z nasadzeniami różnorodnej zieleni i – jeśli to możliwe – z dachami w postaci paneli fotowoltaicznych (lub z panelami na osobnych konstrukcjach). Likwidowane dzikie parkingi będą zamieniane na zieleńce z drzewami i krzewami.</p>
<p>Zmiana organizacji ruchu na drogach publicznych</p>	<p>Dzikie parkowanie w granicach pasa drogowego będzie porządkowane poprzez opracowywanie i wdrażanie nowych projektów organizacji ruchu, które będą eliminować nielegalne zachowania kierowców. Takim rozwiązaniem jest np. wprowadzanie ulic jednokierunkowych i wydzielanie pasa postojowego czy likwidacja podziału pasa drogowego na jezdnię i chodnik w strefach zamieszkania. Należy przy tym pamiętać, że utworzenie strefy płatnego parkowania będzie się wiązać z większą skłonnością do dzikiego parkowania w obrębie</p>

	<p>strefy i na jej granicach. Dlatego szczególną uwagę trzeba zwrócić na dzikie parkowanie podczas wyznaczania strefy.</p>
<p>Uporządkowanie parkowania przed szkołami</p>	
<p>Prototypowanie nowych rozwiązań</p>	<p>Szczególnym wyzwaniem dla Ełku jest uporządkowanie sytuacji przed szkołami podstawowymi. W tym celu władze miasta będą kolejno testować różne rozwiązania dostosowane do lokalnej sytuacji. W ramach testów zostanie zweryfikowane działanie parkingów <i>Kiss&Go</i>, a w przyszłości również czasowego zamknięcia dróg przed szkołą w godzinach porannych.</p>
<p>Akcje informacyjne skierowane do dzieci i rodziców</p>	<p>Prototypowanie rozwiązań będzie połączone z akcją informacyjną wśród mieszkańców, szczególnie dzieci chodzących do szkół i ich rodziców. Akcja informacyjna będzie dotyczyć zarówno samych zmian, jak i zalet zdrowotnych chodzenia i jeżdżenia na rowerze do szkoły i pracy. W ramach działań społecznych zostaną również przeprowadzone badania satysfakcji z proponowanych rozwiązań wśród dzieci i dorosłych. Każde prototypowanie będzie zawierać w sobie komponent badawczy sprawdzający skuteczność zastosowanych rozwiązań. W przypadku powodzenia rozwiązań zostaną one zastosowane na stałe.</p>

Zdjęcie 1. Wyraźne wyznaczenie miejsc parkingowych na dużych parkingach pozadrogowych



Źródło: Materiały royalty free

Zdjęcie 2. Przykład powiązania przestrzeni parkingowej z zielenią



Źródło: Materiały royalty free

Zdjęcie 5. Woonerf w Holandii – ulica do mieszkania



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Krzysztof Ruciński

Zdjęcie 3. Przykład ulicy z uspokojonym ruchem w Holandii



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Krzysztof Ruciński

Zdjęcie 4. Czytelne oznakowanie parkingów



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Krzysztof Ruciński

Zdjęcie 5. Fryburg Bryzgowijski, uzupełnienie przestrzeni parkingowej tymczasową zielenią



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Krzysztof Ruciński

5.2 Plan wdrażania

Wdrażanie polityki parkingowej zostało podzielone na horyzonty czasowe. Wynika to z jednej strony z ograniczonych możliwości finansowych miasta, z drugiej zaś z potrzeby szybkiej reakcji na najpilniejsze problemy. Ponadto niektóre rozwiązania wymagają opracowania złożonej dokumentacji, współpracy z władzami kolejowymi i innymi właścicielami terenów. Inne mogą być zrealizowane po uzyskaniu przez mieszkańców odpowiedniej aprobaty. Najlepszym sposobem, który pomoże sprawdzić lokalne uwarunkowania i zachowania, będzie pilotażowe wdrażanie rozwiązań parkingowych na terenie Ełku.

Niepewna sytuacja gospodarcza uniemożliwia oszacowanie środków finansowych, jakimi będzie dysponowało miasto Ełk w najbliższych latach na realizację polityki parkingowej. Dlatego zdecydowano się nie wskazywać konkretnych lat na wykonanie poszczególnych zadań i horyzontów wdrażania. O tym będą musiały zdecydować władze miasta na podstawie danych o posiadanych środkach na inwestycje. Władze miasta powinny rozważyć, na które z zadań mogą i chcą postarać się o dofinansowanie ze środków unijnych w perspektywie finansowej po 2020 r., aby obniżyć koszty własne wdrażania polityki parkingowej. Należy mieć także na uwadze, że strefa płatnego parkowania i panele fotowoltaiczne będą przynosić dochód dla budżetu, a uporządkowanie kwestii parkingowych i zmiana poszczególnych zachowań komunikacyjnych będzie owocowała oszczędnościami w wielu obszarach komunalnych.

5.2.1 Horyzont 0.

Horyzont zero to działania pilotażowe realizowane w ramach pilotażu projektu „Smart Parking - zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Ełku”. Obejmuje:

- stworzenie parkingu *Kiss&Go* przy SP3 (Północ);
- wprowadzenie parkowania czasowego na parking przy Urzędzie Miasta Ełku (Centrum).

5.2.2 Horyzont 1.

- Utworzenie nowej organizacji ruchu na ul. Pułaskiego wraz z wprowadzeniem elementów woonerfu (strefa nadjeziorna);
- analiza dostępności sieci ruchu pieszego (Centrum, Północ, Kilińskiego);
- ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych (Centrum, Północ, Kilińskiego, Jeziorna, Konieczki i Zatorze);
- uporządkowanie parkowania wokół budynku urzędu miasta (Centrum);
- podjęcie rozmów z instytucjami dysponującymi wolnymi parkingami w celu ich udostępnienia mieszkańcom (Centrum, strefa nadjeziorna);
- likwidacja dzikiego parkowania w ramach dalszej rewitalizacji podwórek (Centrum, strefa nadjeziorna);
- uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 3 (Północ) wraz z budową *Kiss&Go*;

- uruchomienie strefy płatnego parkowania (strefa nadjeziorna).

5.2.3 Horyzont 2.

- Ograniczanie ruchu w Centrum poprzez wdrażanie ruchu jednokierunkowego i poszerzanie stref pieszych - woonerf na ul. Armii Krajowej (Centrum);
- budowa brakujących chodników i ścieżek rowerowych (Centrum, Północ, Konieczki i Zatorze, strefa przemysłowa, Kilińskiego, Jeziorna);
- ewaluacja i rozszerzenie funkcjonowania strefy płatnego parkowania (Centrum);
- budowa parkingu na rogu ulic Wojska Polskiego i Pułaskiego (strefa nadjeziorna)
- ograniczenie dzikiego parkowania (Północ i Kilińskiego);
- uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 4 (Centrum);
- uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 7 (Kilińskiego);
- przeprowadzenie optymalizacji funkcjonowania komunikacji miejskiej.

5.2.4 Horyzont 3.

- Budowa placu miejskiego przed dworcem kolejowym (Centrum);
- budowa centrum przesiadkowego dla pasażerów komunikacji autobusowej (Centrum);
- strefy zamieszkania wraz ze zmianą organizacji ruchu na drogach lokalnych (Kilińskiego, Zatorze, osiedla domów jednorodzinnych);
- woonerf na ul. Nadjeziornej (strefa nadjeziorna);
- ograniczenie dzikiego parkowania (Konieczki, Jeziorna, strefa przemysłowa).

Sumaryczne koszty, które poniesie miasto w celu realizacji zadań dla poszczególnych horyzontów, przedstawiono w rozdziale 5.5.

5.3 Wybrane obszary rozwiązań pilotażowych

5.3.1 ul. Pułaskiego

Stan zastany

Ul. Kazimierza Pułaskiego ma długość 580 metrów i prowadzi wzdłuż wschodniego brzegu Jeziora Ełckiego od ul. Zamkowej do ul. Wojska Polskiego na wysokości banku. Po zachodniej stronie znajdują się droga dla rowerów, pas drzew i chodnik mający własną nazwę – al. 1000-lecia. Za nim jest jezioro. Po stronie wschodniej ciągnie się pas zabudowy o wysokości średnio trzech pięter. Znajdują się w tych budynkach liczne lokale gastronomiczne i noclegowe. Za pasem zabudowy teren wznosi się o kilka metrów do ul. Wojska Polskiego.

W pasie drogowym ul. Pułaskiego znajduje się jezdnia o szerokości 6 metrów wyłożona kostką betonową. Po wschodniej stronie znajduje się nieciągły chodnik o szerokości 1,5 metra przylegający do jezdni i miejsc postojowych. Wzdłuż ulicy znajduje się 140 miejsc postojowych – zarówno po wschodniej, jak i zachodniej stronie. Niemal wszystkie są naziemne, ogólnodostępne i publiczne. Nie ma wydzielonych miejsc dla osób z niepełnosprawnością, natomiast 4 miejsca przeznaczone są dla pojazdów zaopatrzenia. Na północnym końcu ulicy przed hotelem znajduje się także parking poza pasem drogowym przylegający do ulicy.

W dzień powszedni zajętość miejsc waha się między 70% a 90%. W nocy i w weekendy poza sezonem turystycznym zajętość miejsc spada do 40% – 50%. Część parkowania odbywa się nielegalnie. Analiza parkowania wykazała także powszechne parkowanie nieoficjalnie na podwórkach między budynkami pomiędzy ul. Pułaskiego i ul. Wojska Polskiego. Dojazd do tych miejsc odbywa się od ul. Wojska Polskiego.

Na ul. Pułaskiego obowiązuje ruch pojazdów w obu kierunkach. Cała ul. Pułaskiego jest oznakowana jako strefa zamieszkania. Oznacza to, że piesi mają pierwszeństwo ruchu na całej szerokości ulicy, maksymalna dopuszczalna prędkość pojazdów wynosi 20 km/godz., zaś parkowanie dozwolone jest wyłącznie w miejscach oznakowanych za pomocą znaków pionowych i poziomych. Jednakże większość miejsc postojowych nie jest oznaczona znakami pionowymi. W strefach zamieszkania nie powinno się rozdzielać jezdni i chodników. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124) chodnik przylegający do jezdni i miejsc postojowych powinien mieć szerokość minimum 2 metrów. Natomiast obserwacje zachowań komunikacyjnych, wykonane podczas wizyt zespołu projektowego wykazały, że użytkownicy drogi ignorują wskazania znaków. Pojazdy poruszają się z prędkością wyższą niż dopuszczalna, piesi rzadko korzystają z możliwości poruszania się jezdnią, a pojazdy parkują w sposób nie w pełni uregulowany.

Na ul. Pułaskiego co roku dochodzi średnio do 10 zdarzeń drogowych. Są to w przeważającej liczbie stłuczki między dwoma samochodami. Mniej więcej raz na dwa lata dochodzi do najechania na pieszego. W lipcu 2014 r. kierowca samochodu najechał na dwuletniego chłopca, który został ciężko ranny.

W trakcie konsultacji społecznych mieszkańcy proponowali zmianę ul. Pułaskiego w deptak oraz budowę nowych parkingów.

Propozycje zmian

W związku z niekompletnym oznakowaniem i nieprawidłowym podziałem przestrzeni ul. Pułaskiego powinna być przebudowana lub przemodelowana. Proponuje się zorganizowanie przestrzeni ulicy jako woonerfu. Woonerf jest odmianą strefy zamieszkania uzupełnioną o kilka elementów:

- wyraźnie zaznaczoną strefę wejściową (znak strefy zamieszkania, często też przejście dla pieszych wyniesione do poziomu chodnika – przed znakiem, zmiana nawierzchni z asfaltowej na betonową lub ceglana);
- fizyczne bariery uniemożliwiające przekraczanie dozwolonej prędkości (esowanie toru jazdy za pomocą trwałych przeszkód w postaci zieleni i małej architektury, parkowania naprzemiennego czy progów spowalniających w postaci progów sinusoidalnych);
- przestrzeń współdzieloną (brak podziału na jezdnię i chodnik za pomocą krawężników);
- zieleni uliczną i małą architekturę (specjalnie zaprojektowane elementy, które mają zachęcić mieszkańców do przebywania na ulicy, w tym także ogródki kawiarniane).

Parkowanie na woonerfie odbywa się w miejscach wyznaczonych. Najczęściej na woonerfach stosuje się jednokierunkowy ruch pojazdów silnikowych i dwukierunkowy ruch rowerów. Dostawy mogą odbywać się na zasadach ogólnych. Nie ma też trudności z dojazdem karetek pogotowia czy wozów straży pożarnej. W Polsce miastem, które powszechnie stosuje woonerfy od kilku lat, jest Łódź. Natomiast miastem podobnej wielkości co Ełk i podobnie położonym nad wodą, które z powodzeniem wprowadziło woonerfy, jest Eckernförde w północnych Niemczech.

Zdjęcie 6. Woonerf na ul. Traugutta w Łodzi



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Robert Buciak

Zdjęcie 7. Eckernförde, woonerf na Kieler Strasse



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Robert Buciak

Zdjęcie 8. Deptak w Vejle



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Robert Buciak

Zdjęcie 9. Karlskrona, ulica z uspokojonym ruchem, z wyraźnym oznakowaniem w strefie wjazdu



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Maciej Mysona

Zdjęcie 10. Deptak w Greifswaldzie, mieście o zbliżonej liczbie ludności do Elku



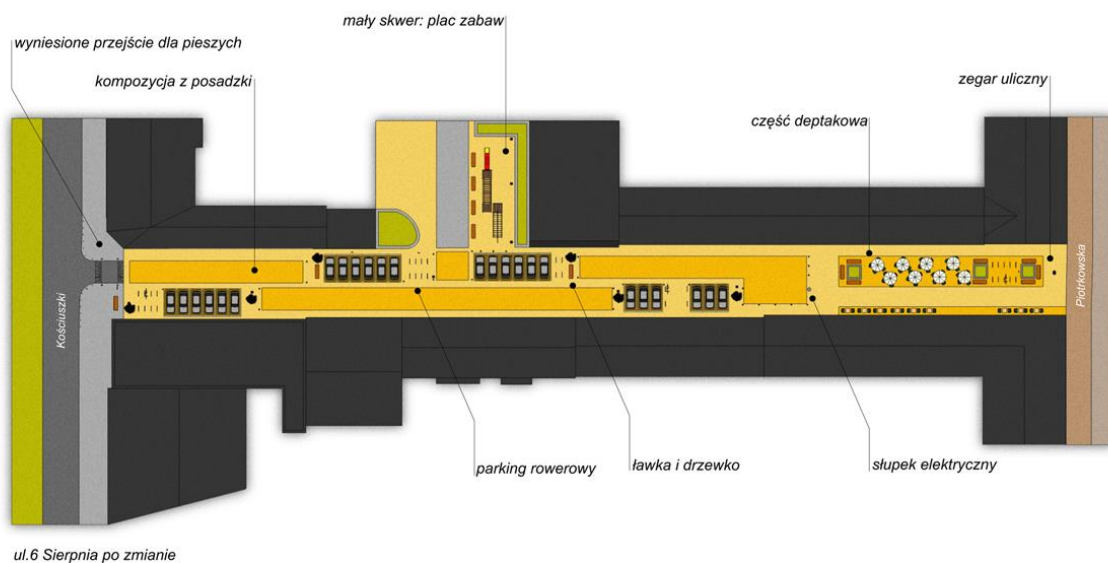
Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Robert Buciak

Celem zagospodarowania ulicy w formie woonerfu jest zachęcenie mieszkańców i turystów do przebywania na otwartej przestrzeni, zapewnienie im odpowiednich wrażeń wizualnych i miejsc do spotkań. Woonerf zapewnia bezpieczeństwo i wygodę

poruszania się pieszym w różnym wieku – od dzieci do osób starszych. Poprawia wygląd ulicy, ale jednocześnie zapewnia możliwość dojazdu samochodami pod drzwi posesji. Niewątpliwą zaletą woonerfu jest bardziej intensywne, przyjazne ludziom i efektywne zagospodarowanie przestrzeni ulicy. Sprawia to, że dochody z usług hotelarskich i gastronomicznych znacząco wzrastają po takiej zmianie organizacji przestrzeni.

Ze względu na potrzebę „esowania” toru jazdy pojazdów co kilkadziesiąt metrów woonerf dzieli się na kilka odcinków, na których nieco inaczej zagospodarowuje się przestrzeń. Tam, gdzie jest więcej lokali gastronomicznych organizuje się przestrzeń do wystawienia stolików kawiarnianych i restauracyjnych. Częstym elementem woonerfów są stojaki rowerowe, ławki i donice z drzewami i kwiatami. Na każdym woonerfie organizuje się część do nieodpłatnego spędzania czasu. W takich miejscach często przebywają dzieci bądź osoby starsze (mogą to być np. elementy placu zabaw). Tam, gdzie potrzeba miejsc postojowych jest największa, rozmieszcza się je w sposób najbardziej efektywny. Miejsca dla dostaw i taksówek, są uporządkowane i wyraźnie oznakowane. Dobrym przykładem esowania toru jazdy i podziału woonerfu na części jest projekt ul. 6 Sierpnia w Łodzi:

Rysunek 10. Przykład zagospodarowania ulicy w formie woonerfu, projekt na ul. 6 Sierpnia w Łodzi



Fenomen

Źródło: Fundacja Normalne Miasto Fenomen

Na etapie konsultacji społecznych mieszkańcy jednogłośnie wypowiadali się za wprowadzeniem zmian w organizacji ruchu i parkowania. Dlatego na ulicy niezwłocznie należy wprowadzić ruch jednokierunkowy (od wysokości wjazdu do budynku położonego przy ul. Wojska Polskiego 71A), preferowany kierunek to od ul. Wojska Polskiego w stronę ul. Zamkowej.

Jednocześnie po implementacji ruchu jednokierunkowego należy przystąpić do wprowadzania elementów uspokojenia ruchu opisanych powyżej. Dzięki wprowadzeniu jednego kierunku poruszania się pojazdów zasadnym będzie przemodelowanie zasad parkowania. W miejscu obecnych zatok z parkowaniem pod kątem 90° wprowadzone zostanie parkowanie pod kątem 45°, co bezpośrednio pozwoli

na zawężenie jezdni do 4,5 m. Rozważyć należy również miejscowe zawężenie jezdni do 3,5 m poprzez niestały montaż donic z nasadzeniem (zawężenie realizować w ramach odstępstwa).

Zmiana sposobu parkowania z prostopadłego na ukośny będzie wiązała się z ograniczeniem o około 25% liczby obecnych miejsc parkingowych. Jednak w związku z zawężeniem jezdni będzie można stworzyć nowe miejsca do parkowania „równoległego” w ciągu jezdni. Poniżej przedstawiono schematyczne możliwe zmiany na ul. Pułaskiego na wysokości działek (1363/6 – 1363/9).

Rysunek 11. Możliwa zmiana organizacji parkowania na ul. Pułaskiego



Źródło: Materiały własne wykonawcy

Na powyższym rysunku kolorem żółtym zaznaczono miejsca do parkowania o zmienionej organizacji (na rysunku zachowane są skala i wymiary zgodne z Dz.U. 2016 poz. 124), wprowadzono więcej małej zieleni, kolorem brązowym zaznaczono ławki, a różowym – szerokość jezdni zwężonej do 4,5 m.

Ulica z nowym, uporządkowanym i ograniczonym parkowaniem będzie idealnym miejscem na wdrożenie dynamicznej informacji parkingowej. Każde miejsce zostanie wyposażone w czujnik niskonapięciowy wmontowany w podłoże i wysyłający dane o zajętości miejsca do tablic informacyjnych. Przy wjeździe od strony ul. Wojska Polskiego zamontowana zostanie tablica wskazująca, ile miejsc parkingowych jest wolnych. Dzięki takiemu rozwiązaniu ograniczony zostanie ruch samochodów „poszukujących miejsca” w sytuacjach charakteryzujących się wysoką zajętością powierzchni parkingowej.

Zdjęcie 11. Tablice informujące o liczbie wolnych miejsc parkingowych w Jeleniej Górze



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Czesław Mysona

W kolejnych krokach ulica powinna być częściowo zamykana dla ruchu w weekendy w sezonie. Jeżeli ten pomysł się sprawdzi w warunkach ełckich, to po poszerzonych konsultacjach z mieszkańcami należy dążyć do znacznego ograniczania ruchu. Należy również pamiętać o wprowadzeniu strefowania ruchu ciężarowego i organizacji dostaw w konkretnych godzinach.

Spodziewane efekty

Po zmianie organizacji przestrzeni ulicy na woonerf liczba miejsc postojowych nieznacznie spada. Dotychczasowe doświadczenia z wdrażania woonerfów na ulicach o funkcji turystycznej, do jakich niewątpliwie należy ul. Pułaskiego w Ełku, wskazują, że po kilku latach mieszkańcy ulicy wnioskuje o zmniejszenie liczby miejsc postojowych i przeniesienie ich w mniej uczęszczane przez pieszych lokalizacje. Samo ustawienie małej architektury będzie kosztować około pół mln zł. Natomiast cena całościowej przebudowy wraz ze zmianą nawierzchni może wynieść do 4 mln zł.

Obecnie zajętość miejsc postojowych na ul. Pułaskiego wskazuje na potrzebę wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Zwiększy to rotację samochodów. Można to uczynić jednocześnie ze zmianą przestrzeni ulicy na woonerf. Uporządkowania wymaga także parkowanie nieoficjalne między budynkami. Wprowadzone zmiany będą owocowały zwiększeniem atrakcyjności przestrzeni, co bezpośrednio powinno przełożyć się na wzrost potencjału turystycznego zarówno obszaru nadjeziernego, jak i całego miasta. Dodatkowo uspokojenie ruchu powinno wiązać się ze zmniejszeniem

prędkości, z jaką poruszają się samochody po ulicy, co skutkować będzie zwiększonym poczuciem bezpieczeństwa użytkowników przestrzeni, jak i wzrostem rzeczywistego bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5.3.2 Urząd miasta

Stan zastany

Budynek urzędu miasta znajduje się przy ul. marszałka Józefa Piłsudskiego po jej zachodniej stronie 100 metrów na północ od skrzyżowania z ul. Adama Mickiewicza. Jest to ściśle centrum miasta. Wokół znajdują się liczne miejsca pracy, szkoły, sklepy i inne miejsca docelowe podróży. W tym samym budynku co urząd miasta znajduje się również starostwo powiatowe. W budynkach obok są siedziba Straży Miejskiej i Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej. Po przeciwnej stronie ulicy są Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie, liceum ogólnokształcące i Państwowa Straż Pożarna. W otoczeniu znajdują się też budynki mieszkalne. Potrzeby podróży do tej części Ełku są znaczne.

Jezdnia ul. Piłsudskiego ma 7 metrów szerokości. W pasie drogi po wschodniej stronie znajdują się chodnik, droga dla rowerów oraz latarnie. Nie ma tam drzew ani miejsc postojowych. Jednak badania pokazały, że na ścieżce rowerowej dochodzi czasami do nielegalnego parkowania. Po stronie wschodniej znajduje się pas drzew z miejscami parkingowymi między nimi oraz chodnik. Przy urzędzie miasta wyznaczono jedno miejsce dla osób z niepełnosprawnościami. Nie ma wyznaczonych miejsc dla dostaw ani postojów taksówek. Przy przejściu dla pieszych na wysokości urzędu miasta znajduje się 6 stojaków rowerowych.

Budynek urzędu miasta jest otoczony z każdej strony przez jezdnie manewrowe i parking z każdej strony z ok. 100 miejscami. Kilkanaście miejsc jest zarezerwowanych. Są także 2 miejsca dla osób z niepełnosprawnościami oraz parking rowerowy. Oba oddalone od wejść do budynków.

Zdjęcie 12. Parking rowerowy przy budynkach urzędu



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Maciej Mysona

Wyniki analiz wskazują, że w dni powszednie od rana do wieczora liczba samochodów na parkingu przewyższa liczbę miejsc postojowych. Tak samo jest na sąsiednich parkingach wokół budynków straży miejskiej, MOPS i przy ulicy. Odsetek zajętych miejsc spada poniżej 75% dopiero na terenie kolejnych posesji. W nocy i w weekendy na całym tym obszarze odsetek zajętych miejsc jest niższy niż 25%. Zupełnie odwrotna sytuacja ma miejsce wokół sąsiadujących od zachodu z budynkiem urzędu miasta bloków przy ul. Mickiewicza. Tam w ciągu dnia roboczego zajęta jest mniej niż połowa miejsc, natomiast nocą i w weekendy parkingi są pełne.

W trakcie konsultacji społecznych mieszkańcy wskazali na potrzebę ograniczenia dozwolonego czasu parkowania wokół urzędu miasta (np. do 45 minut) oraz zrobienie przejścia od strony bloków przy ul. Mickiewicza.

Propozycje zmian

Podstawową potrzebą mieszkańców Ełku dotyczącą parkingu wokół urzędu miasta jest zapewnienie wolnych miejsc postojowych. Teoretycznie można ją zrealizować na dwa sposoby – zwiększając dostępne miejsca lub redukując liczbę samochodów. Pierwsze z rozwiązań jest niemożliwe do wykonania z dwóch powodów. Po pierwsze obecnie parkingi zajmują praktycznie każdą wolną przestrzeń wokół budynku. Po drugie doświadczenia miast z całego świata wskazują, że zwiększenie liczby miejsc postojowych prowadzi do zwiększenia ruchu i ponownego zapełnienia parkingów samochodami. Dlatego należy szukać sposobów na zmniejszenie liczby samochodów przyjeżdżających pod urząd miasta w dni powszednie. Celem jest redukcja zajętości miejsc do poziomu 75% – 90%.

Rozwiązania można podzielić na dwie grupy. Pierwszą jest tworzenie ograniczeń w parkowaniu i poruszaniu się samochodami, Drugą – ułatwianie poruszania się po mieście na inne sposoby.

Najprostszym i najbardziej skutecznym rozwiązaniem jest wprowadzenie płatnego parkowania na tyłach budynku urzędu. Jest to możliwe poprzez wprowadzenie na bramach wjazdowych na parking szlabanów, wyświetlacza informującego o liczbie wolnych miejsc, kamer szczytujących numery rejestracyjne i interaktywnego punktu poboru opłat. Ta nowoczesna technologia jest dostępna i stosowana przez obiekty handlowe, natomiast rzadko korzystają z niej samorządy. Na krajowym rynku jest wiele firm oferujących montaż i zarządzanie takim systemem parkowania. Koszt instalacji to kilkadziesiąt tysięcy zł.

Ponieważ parking na tyłach urzędu miasta znajduje się poza drogą publiczną, to urząd miasta wraz ze starostwem powiatowym będą miały możliwość dowolnego ustalania opłat za wjazd na parking – urzędy te nie będą związane zapisami art. 13b ustawy o drogach publicznych. Proponowane rozwiązanie w pierwszym etapie po wprowadzeniu może polegać na pobieraniu opłaty tylko za postój powyżej 2 godzin. Pozwoli to na wyeliminowanie postojów trwających kilka godzin i samochodów zajmujących miejsca parkingowe przez cały dzień.

Naliczanie opłat za parkowanie w tym systemie odbywa się automatycznie poprzez sprawdzenie czasu postoju na parking. System bramowy pozwoli na pobieranie opłat za cały czas pobytu na parking. Kierowca nie będzie miał możliwości opuszczenia parkingu bez uiszczenia całej opłaty za postój. W bazie danych systemu parkowania mogą być zawarte numery rejestracyjne pojazdów, których kierowcy mają przyznane szczególne uprawnienia. Takie uprawnienia można nadać np. pracownikom urzędu, ale też okolicznym mieszkańcom.

Zdjęcie 13. Przykład systemu parkingowego w Płocku



Źródło: Materiały reklamowe firmy TAAB Systemy Parkingowe

Parking na tyłach urzędu jest połączony z parkingiem wokół budynku straży miejskiej. Dlatego należy ten drugi parking włączyć do systemu poprzez montaż trzeciej bramy ze szlabanem. Parking dzieli się na dwie części, na których, jeśli okaże się to konieczne, można zorganizować dwa różne sposoby korzystania. Parking od strony urzędu miasta i budynku straży miejskiej mógłby w ciągu dnia być przeznaczony wyłącznie dla pracowników. Natomiast parking od strony starostwa powiatowego może służyć w ciągu dnia interesantom. Wówczas taryfikator godzinowy i punkty poboru opłat wystarczy postawić w jednym miejscu, przy wjeździe na parking dla interesantów, tak jak to pokazano na zdjęciu.

Rysunek 12. Podział terenu przy budynku urzędu na strefy



Źródło: Opracowanie własne

Spodziewane efekty

Ograniczenie parkowania na tyłach siedziby urzędu gminy spowoduje wzrost zainteresowania miejscami od frontu budynku i przy ul. Piłsudskiego. Ze względów estetycznych należy więc uniemożliwić wjazd samochodów na plac przed budynkiem. W przypadku wprowadzenia strefy płatnego parkowania na obszarze miasta parkowanie na ul. Piłsudskiego przed budynkiem urzędu pozostanie płatne na zasadach zgodnych z zapisami art. 13b ustawy o drogach publicznych.

Innym miękkim rozwiązaniem, które pozwoli zredukować liczbę samochodów przyjeżdżających pod budynek urzędu w godzinach jego pracy, jest wprowadzenie systemu wspólnych dojazdów (*carpooling*). System ten polega na łączeniu pracowników urzędu w pary lub trójki, które będą dojeżdżały jednym samochodem do pracy. Wymaga to jedynie instalacji aplikacji w telefonach pracowników i zachęcenia do jej używania przez pracodawcę np. poprzez system dodatków motywacyjnych. System wspólnych dojazdów działa tym lepiej, im więcej jest jego potencjalnych użytkowników. Dlatego warto do niego włączyć pracowników starostwa powiatowego, straży miejskiej, MOPS, PCPR czy nawet nauczycieli liceum. Działania miękkie zachęcające do wspólnych przejazdów powinny być promowane przez miasto i pracowników urzędu. Warto wprowadzić akcje edukacyjne dla pracowników związane z zapewnieniem miejsca postojowego pod urzędem tylko w wybrane dni. Oznacza to, że pracownicy będą rotacyjnie dostawali dostęp i możliwość wjazdu na teren parkingu tylko w wybrane dni. Taka akcja zachęci do wspólnych dojazdów oraz zwiększenia wykorzystania innych form transportu.

Do rozwiązań poprawiających inne sposoby docierania do urzędu należy poprawa funkcjonowania komunikacji publicznej i ułatwienie dojazdu rowerami.

Obecna oferta przewozowa Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Ełku jest krytycznie oceniana przez mieszkańców, a informacje o nieodpowiednim dopasowaniu systemu komunikacyjnego do potrzeb ełczan docierały do wykonawców niniejszego opracowania podczas szeroko zakrojonych działań partycypacyjnych. Linii jest za dużo, zaś kursy są realizowane ze zbyt małą częstotliwością. Aby zachęcić do korzystania przez mieszkańców z autobusów, należy zredukować liczbę linii i wprowadzić na każdej częstotliwość kursowania nie niższą niż 30 minut.

Rozwiązania dla parkingu wokół budynku urzędu miasta powinny też obejmować potrzeby mieszkańców okolicznych bloków. Zamknięty parking umożliwi wydawanie pozwoleń na parkowanie pod urzędem dla mieszkańców ul. Mickiewicza, np. na czas nocy i weekendów. To pozwoli efektywniej wykorzystywać parking wokół budynku urzędu i zredukuje nadmiar aut parkujących nielegalnie pod blokami.

5.3.3 Szkoła podstawowa nr 3

Stan zastany

Szkoła podstawowa nr 3 znajduje się na osiedlu Północ II przy ul. Grodzieńskiej w połowie długości ulicy. Jest to jedyna ulica przelotowa przez osiedle, ale pozbawiona komunikacji publicznej. Szkoła ustawiona jest bokiem do południowej strony drogi. Główne wejście do szkoły znajduje się w głębi i prowadzi do niego wyłącznie ogólnodostępny chodnik. Ten ciąg pieszy jest oddzielony od jezdni ul. Grodzieńskiej barierkami U-12a. Drugie wejście znajduje się pomiędzy budynkami. Prowadzi do niego chodnik na terenie szkoły. Od ul. Grodzieńskiej wchodzi się na niego przez furtkę w ogrodzeniu szkoły. Po północnej stronie drogi na wysokości szkoły znajduje się kościół. Teren kościoła również jest oddzielony od drogi płotem.

Odcinek ul. Grodzieńskiej na wysokości szkoły i kościoła składa się z jezdni o szerokości 6 metrów, chodnika po stronie szkoły o szerokości 2 metrów przylegającego do jezdni, chodnika po stronie kościoła o szerokości 1,5 metra przylegającego do jezdni oraz trawników po obu stronach między chodnikami i ogrodzeniami posesji. Na trawniku po stronie szkoły stoją latarnie uliczne i kosz na śmieci. Wzdłuż ulicy nie ma ani jednej ławki. Jedyne dostępne miejsca siedzące ulokowane są przy chodniku prowadzącym do drzwi szkoły. Na jezdni znajduje się próg zwalniający płytowy U-16c oznakowany jedynie znakami pionowymi A-11a bez tabliczek T-1 wskazujących odległość od progu. Cała ul. Grodzieńska jest oznakowana jako strefa zamieszkania. W odległości 100 metrów od szkoły po obu stronach znajdują się znaki pionowe A-17 uwaga dzieci na fluorescencyjnym tle.

Na ul. Grodzieńskiej co roku notowanych jest kilka stłuczek między samochodami. Głównie są to najechania na zaparkowane pojazdy, rzadziej zderzenia dwóch pojazdów w ruchu. Ostatnie zdarzenie drogowe z udziałem pieszego odnotowano w 2011 r.

Na ul. Grodzieńskiej po stronie szkoły na zachód od niej znajduje się 12 prostopadłych miejsc postojowych, a za nim parking poza pasem drogi, także na 12 miejsc. Te miejsca nie są oznakowane żadnymi znakami pionowymi. Żadne z tych miejsc nie jest przeznaczone dla osób z niepełnosprawnością. Na terenie kościoła znajduje się parking z 7 miejscami, które są udostępniane nieodpłatnie rodzicom odwożącym dzieci do szkoły. Jak wynika z pomiarów ruchu wykonywanych w godzinach 7:15 – 8:30 przy szkole, parking ten jest znacząco wykorzystywany przez rodziców.

Analiza wypełnienia miejsc postojowych pokazała, że na parkingach w pobliżu szkoły przez większość czasu stoi więcej samochodów niż jest wyznaczonych miejsc. Jedynie w dni robocze przed południem zajętość spada poniżej 90%, zaś w weekendy po południu nawet poniżej 50%. Parkujące samochody należą niemal wyłącznie do mieszkańców, którzy wyjeżdżają z ul. Grodzieńskiej do pracy w ciągu dni roboczych i na większe zakupy w weekendy.

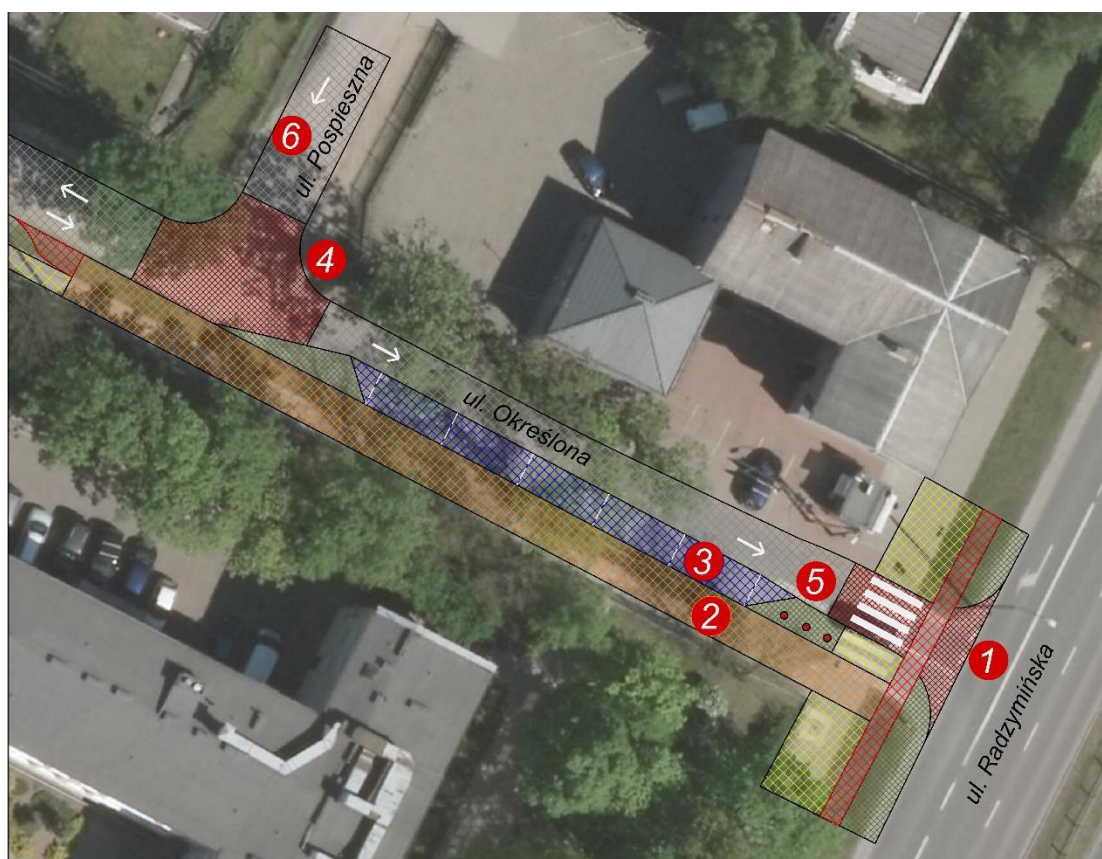
W trakcie konsultacji społecznych mieszkańcy zgłaszali potrzebę powiększenia parkingów w okolicy szkół. Przedstawiali jako rozwiązania parkowanie czasowe i strefę płatnego parkowania niestrzeżonego. Doradzali też wprowadzenie systemu nagród dla rodziców niekorzystających z samochodów oraz popularyzację rowerów. Prezydent Ełku podczas konsultacji zadeklarował wsparcie akcji polegającej na dyżurowaniu nauczycieli przy parkingu. Ich zadaniem byłoby odbieranie stamtąd dzieci i prowadzenie maluchów grupami do szatni. Pozwoli to na skrócenie czasu parkowania samochodów rodziców przed szkołą.

Propozycje zmian

Propozycje rozwiązań dla ul. Grodzieńskiej powinny w pierwszej kolejności uwzględniać potrzebę wygodnego i bezpiecznego dotarcia dzieci do szkoły. Część dzieci w drodze do szkoły przekracza jezdnię, na której jako piesi w strefie zamieszkania mają pierwszeństwo przed pojazdami. Konieczne jest także uporządkowanie organizacji przestrzeni ulicy i oznakowania. Znaczenie będą mieć także działania edukacyjne skierowane do dzieci i ich rodziców.

Pierwszym z możliwych rozwiązań jest wyznaczenie specjalnych miejsc do postoju krótkoterminowego dla rodziców dowożących dzieci do szkoły. Miejsca te można zorganizować na już istniejących stanowiskach prostopadłych do jezdni lub wybudować nowe wzdłuż ogrodzenia szkoły. Wadą pierwszego z tych rozwiązań jest ograniczenie liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych, których obecne wypełnienie jest wysokie. Zmienione miejsca postojowe należy oznaczyć znakami pionowymi „zakaz postoju” z napisem w godz. 7:30-9:00 ponad 5 minut i tabliczką o liczbie miejsc i obowiązywaniu jedynie w dni nauki szkolnej. Potrzebnych jest od 3 do 5 takich stanowisk, więc konieczne jest poprawne umieszczenie znaków pionowych na parkingu. Rozwiązanie takie proponowano trzy lata temu przy Szkole Podstawowej nr 84 w Warszawie w dzielnicy Targówek:

Rysunek 13. Propozycja zmian dla ul. Określonej przed SP 84 w Warszawie



- 1 droga dla rowerów i wyniesienie przejścia dla pieszych z przejazdem rowerowym wg projektu "Program funkcjonalno użytkowy dla zadania: "Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Radzywińskiej od ul. Karkonoszy do granic miasta"
- 2 chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym (wymaga przesadzenia/likwidacji drzewa)
- 3 strefa Kiss&Ride (K+R) - 5 stanowisk postojowych (wymaga usunięcia istn. ogrodzenia)
- 4 wyniesienie skrzyżowania
- 5 słupki zabezpieczające od jezdni
- 6 przebudowa ulicy Pospiesznej o przekroju 1x2

Źródło: Analiza możliwości rozwiązania problemów transportowych dzielnicy Targówek, TransEko, 2017 r.

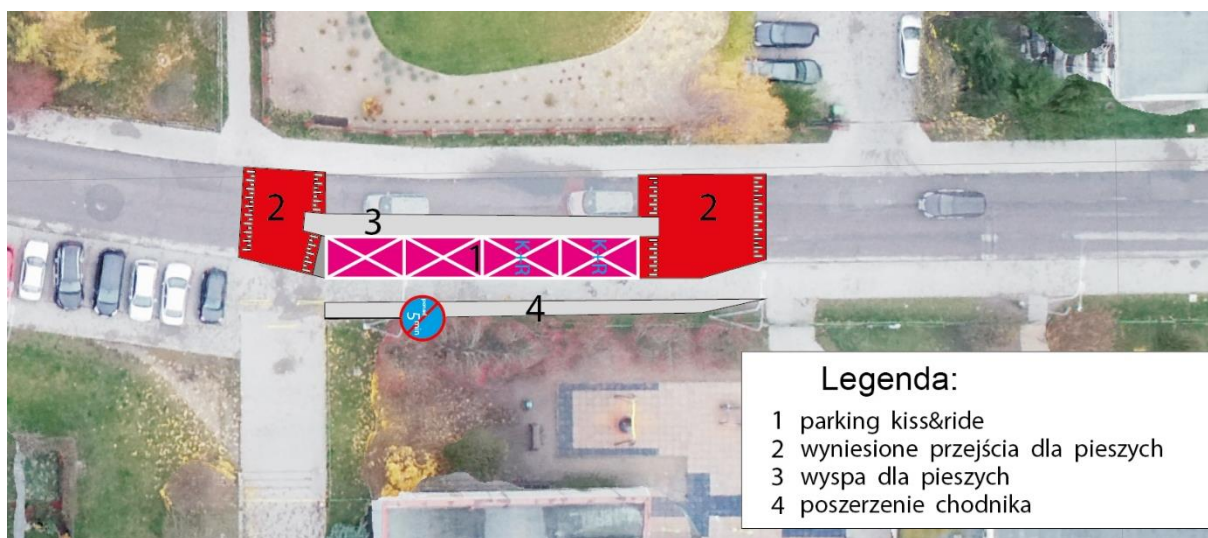
Dodatkowo można te miejsca oznaczyć kopertą z napisem K+G (z ang. *Kiss&Go*) analogicznie jak wykonano oznakowanie K+R (z ang. *Kiss&Ride*) na poniższym zdjęciu:

Zdjęcie 14. Miejsca krótkoczasowego zatrzymania samochodów *Kiss&Ride*, ul. Puławska w Warszawie



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Robert Buciak

Rysunek 14. Parking K+G z wyspą centralną przy szkole



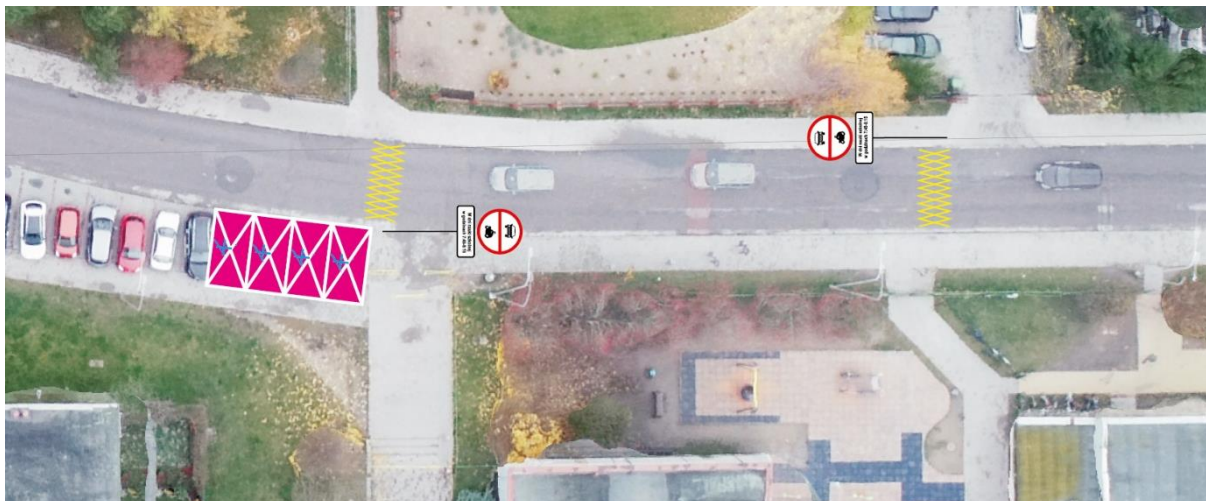
Źródło: Materiały własne wykonawcy

Rozwiązanie parkingu K+G z wyznaczonymi miejscami na jezdni i utrzymaniem szerokości pasa nie większej niż 3 metry pozwoli bezpiecznie wysiadać dzieciom na chodnik lub wyspę centralną. Rozwiązanie to wymagać będzie poszerzenia chodnika od strony szkoły oraz ewentualnego poszerzenia jezdni. Ważnym aspektem jest zrobienie wyspy z możliwością najazdu na nią (można zastosować elementy prefabrykowane lub miejscowe wyniesienie nawierzchni np. z kostki betonowej). Wyspa nie może posiadać żadnych elementów uniemożliwiających przejazd służbom

medycznym czy straży pożarnej. Jej wykonanie zwiększy bezpieczeństwo ruchu, a jednocześnie nie będzie tworzyło bariery i umożliwi przejazd w sytuacjach awaryjnych. Celem zabezpieczenia przechodzenia dzieci pomiędzy stanowiskami, co może generować sytuacje niebezpieczne, zaleca się przeprowadzenie akcji zachęcających dzieci do korzystania z dwóch wyniesionych przejść dla pieszych planowanych na początku i końcu wyspy centralnej.

W ostatnich latach w różnych miastach Europy stosuje się dwa rozwiązania, które w większym stopniu uwzględniają potrzebę dojścia dzieci do szkoły na własnych nogach. Oba wiążą się z ograniczeniem ruchu samochodowego.

Rysunek 15. Zakaz ruchu przy szkole w godzinach porannych



Źródło: Materiały własne wykonawcy

Pierwszym jest czasowe zamykanie drogi przed szkołą w dni nauki szkolnej w godzinach od 7:45 do 8:15. Z powodzeniem to rozwiązanie stosują Londyn, Wiedeń i liczne miasta w Niemczech. Do jego zastosowania wystarczą znaki drogowe zakazujące wjazdu pojazdów silnikowych z tabliczkami określającymi godziny obowiązywania oraz przenośne bariery. Stawia je pracownik szkoły na pół godziny rano w dni nauki szkolnej na wszystkich ulicach dojazdowych do placówki. Przez ten czas drogą mogą poruszać się tylko piesi i rowerzyści. Rodzice mogą zaparkować samochody na parkingach znajdujących się dalej od budynku szkoły. Ostatnie 100 metrów do drzwi placówki dzieci pokonują pieszo – same lub odprowadzane grupami przez nauczycieli.

Badania wdrożenia tego rozwiązania wykonano na Vereinsgasse w Wiedniu w 2018 r. Pokazują one, że liczba samochodów podjeżdżających pod drzwi szkoły między 7:45 i 8:15 spadła niemal do zera, gdy stały bariery. Natomiast gdy po miesiącu zrezygnowano ze stosowania barier, liczba aut przed szkołą była niższa o 75% niż przed wprowadzeniem zmian w oznakowaniu. Odsetek dzieci dowożonych samochodami do szkoły zmalał z 10% do 7%, przez co znacząco spadły potrzeby parkingowe w okresie szczytu zapotrzebowania.

To rozwiązanie jest możliwe do zastosowania przed SP3 w Ełku. W wersji minimalnej nie wymaga żadnych zmian w układzie parkingów, a jedynie przegrodzenia jezdni od wysokości chodnika prowadzącego do drzwi szkoły do parkingu na terenie kościoła. W szerszym wariantcie zamknięcie obejmowałoby także parking przy jezdni ul. Grodzieńskiej znajdujący się najbliżej szkoły oraz parking na terenie kościoła. Te miejsca byłyby niedostępne jedynie przez pół godziny rano w dni nauki szkolnej.

Zaletą tego rozwiązania jest jego nowatorskość na terenie Polski, znaczący wzrost wygody i bezpieczeństwa dzieci idących do szkoły oraz ograniczenie ruchu samochodowego w najbardziej newralgicznym okresie dnia. Rekomenduje się próbne wprowadzenie tego rozwiązania i podjęcie decyzji o jego pozostawieniu na podstawie wyników badań wdrożenia i konsultacji z mieszkańcami.

Drugim rozwiązaniem jest całkowite zamknięcie odcinka ul. Grodzieńskiej przed szkołą dla ruchu samochodowego i zamiana drogi w deptak. Takie zmiany w organizacji ruchu przed szkołami były już wielokrotnie stosowane w Polsce i Europie. Dobrymi przykładami są:

- SP 321 na Bemowie w Warszawie, gdzie w latach 80. XX w. jezdnię zamieniono na boiska do siatkówki, koszykówki i piłki nożnej;
- Schulgasse w Wiedniu, gdzie w 2019 r. zamieniono jezdnię przed szkołą na chodnik i postawiono ławki;
- SP 50 w Gdańsku przy ul. Grobla IV, gdzie w 2017 r. za pomocą donic i ławek za 25 tys. zł zrobiono strefę pieszą, co pokazuje poniższe zdjęcie.

Zdjęcie 15. Gdańsk, zamknięcie dla ruchu samochodowego na ul. Grobla IV przed SP 50



Źródło: Materiały własne wykonawcy, fot. Robert Buciak

Spodziewane efekty

Wprowadzenie parkingu *Kiss&Go* umożliwi bezpieczne wysiadanie dzieci z aut, wyniesione przejścia poprawią komfort korzystania z infrastruktury przez pieszych oraz wpłyną na zmniejszenie prędkości pojazdów. Należy jednak mieć na uwadze, że wprowadzenie tego rozwiązania może doprowadzić do popularyzacji odwożenia dzieci do szkoły samochodami, co wiązać się będzie z generowaniem ruchu i stworzeniem jeszcze większych problemów w tym obszarze. Zaleca się jednoczesne prowadzenie akcji opisanych poniżej.

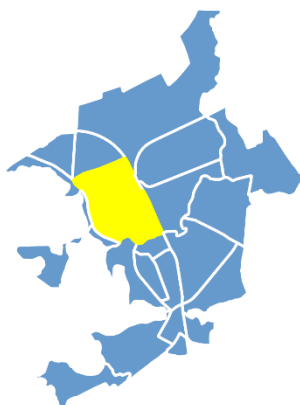
Zaletą rozwiązania zamykania ruchu przy szkołach jest redukcja ruchu samochodowego w całej okolicy. Rozwiązanie to daje możliwość bezpiecznego dojścia dzieci do szkoły bez pomocy ze strony rodziców. Ważny jest także niski koszt i znacząca poprawa estetyki ulicy. Opcję takiego rozwiązania należy poddać pod konsultacje z mieszkańcami, gdyż budzi ona opór osób na co dzień korzystających z samochodów. Dobrym do tego momentem jest okres czasowego zamykania ulicy w godzinach rannych w dni nauki szkolnej.

Z działań edukacyjnych skierowanych do dzieci i ich rodziców największą skuteczność ma akcja „Rowerowy maj”. Polega ona na konkursie między klasami o to, która klasa najczęściej dociera do szkoły pieszo, na rowerach i hulajnogach. Trwa ona przez okres jednego miesiąca, jak sama nazwa wskazuje – w maju. Dla najlepszych klas przewidziane są nagrody w postaci wycieczek i drobnych upominków (np. oświetlenia rowerowego). Akcja jest realizowana z dużym powodzeniem w kilkudziesięciu miastach w Polsce od kilku lat. Dzięki tej akcji dzieci mają motywację do docierania do szkoły w sposób aktywny. Poznają też zalety zdrowotne chodzenia i jeżdżenia na rowerach. Namawiają również rodziców na zmiany zachowań transportowych. Powoduje to mniejszy ruch samochodów przed szkołą, a więc też mniejsze konflikty o miejsca postojowe. Realizacji akcji „Rowerowy maj” wiąże się ze zwiększonym ruchem dzieci na rowerach. Dlatego wymaga wprowadzenia dodatkowych reguł bezpieczeństwa na ulicy przed szkołą, w tym obecności wyznaczonego nauczyciela. Najlepszym momentem na realizację akcji jest okres czasowego zamknięcia ulicy przed szkołą dla ruchu samochodowego w godzinach porannych w dni nauki szkolnej. Dlatego rekomenduje się dołączenie przez miasto Ełk do akcji „Rowerowy maj” i połączenie jej ze wspomnianym zamknięciem ulicy i konsultacjami z mieszkańcami. Roczny koszt akcji na jednego ucznia wynosi od 4 do 60 zł i najbardziej zależy od ceny nagród dla uczestniczących w niej dzieci.

5.4 Planowane działania w podziale na obszary

Każda z części miasta ma swoje specyficzne problemy i potrzeby związane z parkowaniem. Dlatego działania muszą być dostosowane do lokalnych warunków. Inną rolę w mieście pełni centrum, gdzie istnieje potrzeba wzmocnienia ruchu pieszego i jest możliwość uruchomienia strefy płatnego parkowania. Zupełnie inne rozwiązania należy zastosować na blokowiskach, zaś jeszcze inne – na osiedlach domów jednorodzinnych. Specyficzne potrzeby dla poszczególnych części wynikają też z brakujących elementów sieci rowerowej czy intensywności problemów z parkowaniem przed szkołami. Poniżej przedstawione zostały rozwiązania dla poszczególnych części miasta.

5.4.1 Centrum



- Woonerf na ul. Armii Krajowej – pomysł na deptak znajduje się w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ełku z 2000 r. Nigdy nie został zrealizowany. Należy powrócić do pomysłu (jednak z dopuszczeniem ograniczonego ruchu), gdyż woonerf ograniczy liczbę podróży samochodem po mieście. Mniejsze będą korki i zajętość miejsc parkingowych w centrum. Zwiększy za to chęć zdrowego poruszania się pieszo i dochody przedsiębiorców z ul. Armii Krajowej, która będzie chętniej odwiedzana przez mieszkańców. Wzorcowe przykłady takiego rozwiązania znajdują się w podobnej wielkości miastach. Koszt inwestycji można rozłożyć na etapy, a sam projekt wykonać w kilku fazach. Ponadto jest możliwe uzyskanie dofinansowania na zadanie z funduszy unijnych, w tym przewidzianych na rewitalizację. Dlatego zadanie zapisano do realizacji w horyzoncie 2.
- Utworzenie placu miejskiego przed dworcem kolejowym – obecnie teren przed dworcem jest zdominowany przez ruch samochodowy. Trudno dostać się do pociągów pieszo i rowerem. Dlatego plac przed dworcem należy dostosować do pieszych i podłączyć go do sieci dróg dla rowerów. Na placu powinien powstać parking rowerowy na przynajmniej kilkadziesiąt pojazdów. Realizacja tego zadania wiąże się z pozyskaniem środków i rozpisaniem konkursu architektonicznego, dlatego zadanie zapisano do wykonania w ostatnim horyzoncie 3. Ponadto jest możliwe uzyskanie dofinansowania na zadanie z funduszy unijnych, w tym przewidzianych na rewitalizację.
- Analiza dostępności sieci ruchu pieszego – poruszanie się pieszo po centrum Ełku sprawia trudności ze względu na samochody zaparkowane na chodnikach i w strefach zamieszkania. W wielu miejscach występują wysokie krawężniki i inne niedogodności dla osób ze szczególnymi potrzebami w poruszaniu się. Większość chodników nie ma wymaganej prawem minimalnej szerokości. Brakuje też ławek w przestrzeni publicznej. Dlatego miasto powinno pilnie zlecić wykonanie analizy dostępności sieci ruchu pieszego, aby wskazać istniejące bariery dla poruszania się na własnych nogach. Jest to niedroga praca badawcza, która zaowocuje poprawą warunków ruchu pieszego, co skłoni mieszkańców do chodzenia po mieście i rezygnacji z podróżowania samochodami na krótkie odległości. W efekcie zmniejszy to zatłoczenie na drogach i parkingach. Zadanie zapisano do realizacji w horyzoncie 1.
- Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych – zadanie polega na zaprojektowaniu i ustawieniu w najważniejszych punktach miasta tablic pokazujących najbliższą okolicę z punktu widzenia osoby poruszającej się pieszo. Będą na nich zaznaczone chodniki, przystanki autobusowe, urzędy, sklepy, parkingi, strefa płatnego parkowania i inne elementy. Dla zachęcenia do poruszania się pieszo zostaną pokazane obszary, do których można dojść w 5 i 10 minut. Ustawienie tablic ma zachęcić do chodzenia, co zmniejszy korki na drogach i zajętość parkingów. Zadanie zapisano do realizacji w horyzoncie 1.
- Budowa centrum przesiadkowego dla pasażerów komunikacji autobusowej – wraz z budową woonerfu na ul. Armii Krajowej konieczna będzie reorganizacji

sieci połączeń komunikacji miejskiej. W ramach reorganizacji w zaplanowanym miejscu w centrum (np. przed dworcem kolejowym) powinno powstać centrum przesiadkowe, skąd będą często i regularnie odjeżdżać autobusy do każdej części miasta. Zachęci to mieszkańców do korzystania z transportu publicznego i rezygnacji z użycia samochodów jako najpopularniejszego środka transportu. W efekcie zmniejszy się ruch samochodowy i zajętość parkingów w centrum. Zadanie wymaga głębszych analiz i wybrania odpowiedniego miejsca, dlatego trudno jest obecnie oszacować jego koszt. W przypadku realizacji w ramach budowy placu miejskiego przed dworcem kolejowym miasto nie poniesie dodatkowych kosztów. Dlatego zadanie zapisano do realizacji w horyzoncie 3. Węzeł przesiadkowy nie musi być spektakularną inwestycją, dobrym przykładem jest główny przystanek komunikacyjny w szwedzkiej Karlskronie.

- Uruchomienie strefy płatnego parkowania wraz z elektronicznym systemem powiadamiania o zajmowanych miejscach – wprowadzenie opłat za parkowanie w centrum jest najważniejszym postulatem zmian w Ełku. Pojawia się zarówno w wypowiedziach mieszkańców, jak i w miejskich dokumentach strategicznych. Analiza parkingowa wykonana w etapie 1. wskazuje, że strefa płatnego parkowania powinna zostać wprowadzona, gdyż na wielu ulicach w centrum zapelnienie miejsc postojowych znajdujących się w pasie drogowym przekracza 90% w dni robocze w ciągu dnia. Strefą powinny zostać objęte ulice: T. Kościuszki, J. Słowackiego, F. Chopina, Armii Krajowej, F. Roosevelta, 3 Maja, Małeckich, J. Piłsudskiego, W. Szafera, Wojska Polskiego, K. Pułaskiego, Nadjeziorna i Kąpielowa. Utworzenie strefy spowoduje zmniejszenie zajętości miejsc parkingowych i zwiększy rotację samochodów na parkingach. Miejsca postojowe na konkretnych ulicach zostaną wyposażone w czujniki parkowania, dzięki czemu mieszkańcy będą mogli na bieżąco śledzić zajętość miejsc, a straż miejska – szybciej reagować na wykroczenia polegające na braku wniesienia opłaty. Dodatkowo w przyszłości na najbardziej problematycznych obszarach zostanie wdrożona wideodetekcja tablic rejestracyjnych, która w połączeniu z informacjami z parkomatów i aplikacji płatniczych pozwoli na zidentyfikowanie pojazdu przebywającego w strefie bez opłat. Narzędzie takie pozwoli zwiększyć odpłatność i stopień egzekucji opłaty dodatkowej od nieuczciwych kierowców. Wdrożenie strefy płatnego parkowania na zaproponowanym obszarze to koszt około 2 mln zł, zależnie od zastosowanych urządzeń. Składa się na niego projekt organizacji ruchu, ustawienie parkomatów i zorganizowanie służb kontrolnych. Należy mieć na uwadze, że ten wydatek zwróci się w ciągu ok. dwóch lat. Potem dochody z parkowania będzie można przeznaczyć na realizację kolejnych zadań. Dlatego zadanie zapisano do realizacji w horyzoncie 1. w strefie nadjeziornej i rozszerzone w horyzoncie 2. na dalszą część centrum. Etapowanie inwestycji pomoże łagodnie wprowadzić procesów wśród mieszkańców. Przewidzenie zmian w zajętości parkingów, które nastąpią po wprowadzeniu strefy, nie jest do końca możliwe, dlatego wraz z planowanym rozszerzeniem w horyzoncie 2. przewidziano weryfikację funkcjonowania strefy. Zebrane doświadczenia ze strefy nadjeziornej pomogą podjąć decyzję co do ewentualnej korekty cen i szczegółowych godzin funkcjonowania. Podczas wprowadzania strefy należy pamiętać o zapewnieniu parkowania dla mieszkańców. Preferowane rozwiązania to tani abonament na pierwszy pojazd oraz zdecydowanie droższy na każdy kolejny (rosnący wraz z liczbą pojazdów). Mieszkańcy w ramach abonamentu powinni mieć możliwość korzystania jedynie z miejsc

w najbliższym sąsiedztwie miejsca zamieszkania. Dodatkowo przedstawiciele hoteli i pensjonatów powinni mieć możliwość wykupienia abonamentu na okaziciela, który zostanie przekazany gościom korzystającym z ich usług. Opłaty na początku działalności powinny być niskie, a ich wysokość powinna być dostosowywana do popytu wśród kierowców. Dobrze skonstruowana taryfa będzie zapewniała 10 – 15% miejsc wolnych w godzinach największego obłożenia w strefie.

- Uporządkowanie parkowania na parkingu wokół budynku urzędu miasta – zadanie zostało szczegółowo opisane w rozdziale 5.3.2 niniejszego opracowania i jest przewidziane do realizacji w pierwszej kolejności, w ramach realizacji szeroko zakrojonego projektu „Smart Parking – zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Ełku”.
- Podjęcie rozmów z instytucjami dysponującymi wolnymi parkingami w celu ich udostępnienia mieszkańcom – przeprowadzone analizy zajętości parkingów pokazują, że obok tych najbardziej zajętych znajdują się niemal puste parkingi, także te na terenach innych instytucji i wspólnot mieszkaniowych. W celu bardziej efektywnego wykorzystania przestrzeni władze miasta podejmą rozmowy z partnerami. Rozmowy będą dotyczyły zmian, jakie zajdą w wyniku powstania strefy płatnego parkowania oraz realizacji innych zadań. Władze miasta wystąpią z propozycjami zmian na terenie tych parkingów zamkniętych, np. otwarcia za darmo lub za opłatami. Realizacja zadania nie będzie się wiązała z dodatkowymi kosztami, gdyż mieści się w granicach dotychczasowych zadań własnych urzędu miasta. Zadanie jest przewidziane do realizacji w horyzoncie 1. wraz z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania.
- Likwidacja dzikiego parkowania w ramach dalszej rewitalizacji podwórek – w ramach prowadzonego procesu rewitalizacji podwórek w centrum większa uwaga zostanie skierowana na parkingi. Będą one tak projektowane, aby liczba miejsc nie dominowała nad innymi funkcjami, w szczególności nie ograniczała możliwości interakcji społecznych. Zostanie przyjęta reguła, że parkingi mogą zajmować maksymalnie 9% powierzchni każdego podwórka. Do tego parkingi będą tak projektowane, aby nie utrudniały poruszania się pieszo. Koszty porządkowania podwórek są bardzo różne i zależą od zakresu i obecności istniejącej infrastruktury. Zadanie jest przewidziane do wykonania w najbliższym horyzoncie czasowym, gdyż stanowi kontynuację już prowadzonych zmian. Jednak może być ono rozciągnięte w czasie na kolejne fazy wdrażania polityki parkingowej ze względów finansowych i organizacyjnych.
- Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 4 – zadanie jest analogiczne do opisanego w horyzoncie 0. niniejszego dokumentu uporządkowania parkowania przed szkołą podstawową nr 3 (patrz opis 5.3.3). Jego wdrożenie nastąpi po przetestowaniu i osiągnięciu pozytywnych efektów na ul. Grodzieńskiej. Dlatego zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 2. Jego koszt będzie zależny od zakresu uzgodnionych zmian i może wynieść od kilkudziesięciu tysięcy zł do 1 mln zł w sytuacji całkowitej przebudowy drogi.

5.4.2 Strefa nadjeziorna



- Woonerf na ul. Pułaskiego – zadanie zostało szczegółowo przedstawione w rozdziale 5.3.1 niniejszego opracowania i jest przewidziane do realizacji w horyzoncie 0. w zakresie testowym. Po poznaniu działania poszczególnych elementów woonerfu zostanie on rozbudowany w horyzoncie 1. Zadanie jest zapisane w programie rewitalizacji miasta Ełku. Urząd miasta ma możliwość uzyskania do 85% finansowania zadania z funduszy unijnych.
 - Woonerf na ul. Nadjeziornej – zadanie jest analogiczne do poprzedniego. Konieczność jego utworzenia jest znacznie mniej pilna niż woonerfu na ul. Pułaskiego czy deptaka na ul. Armii Krajowej. Dlatego drugi woonerf jest przewidziany do realizacji w horyzoncie 3.
- Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
 - Uruchomienie strefy płatnego parkowania – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
 - Podjęcie rozmów z instytucjami dysponującymi wolnymi parkingami w celu ich udostępnienia mieszkańcom – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
 - Likwidacja dzikiego parkowania w ramach dalszej rewitalizacji podwórek – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
 - Budowa dwupoziomowego parkingu na rogu ulic Wojska Polskiego i Pułaskiego z zieloną ścianą i panelami fotowoltaicznymi – przebudowa ul. Pułaskiego na woonerf oraz porządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 4 spowoduje, że wyraźnie zmniejszy się liczba miejsc parkingowych w okolicy północnej części ul. Wojska Polskiego. Dla zapewnienia mieszkańcom oraz turystom miejsc postojowych zostanie zbudowany dwupoziomowy parking. Zajmie on powierzchnię około 1000 m², na których zmieści się około 70 miejsc. Aby zmniejszyć wpływ parkingu na środowisko i poprawić estetykę, to od strony jeziora zostanie obsadzony pnączami, które utworzą zieloną ścianę. Koszty utrzymania takiego parkingu będą wynosić kilkadziesiąt tysięcy zł rocznie. W celu pokrycia tego wydatku oraz wygenerowania zysku na dachu parkingu zostaną umieszczone panele fotowoltaiczne. Parking będzie też płatny. Koszt budowy parkingu to około 3 mln zł. Realizacja tego zadania została przewidziana w horyzoncie 2. wraz z porządkowaniem parkowania przed szkołą podstawową nr 4. Na etapie planowania inwestycji należy rozważyć możliwość finansowania jej w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

5.4.3 Północ



- Analiza dostępności sieci ruchu pieszego – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
- Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
- Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ul. W. Sikorskiego – obecnie brakuje połączenia rowerowego w osi wschód – zachód w północnej części miasta. Drogi dla rowerów wzdłuż Jeziora Ełckiego i ul. Wojska Polskiego nie łączą się z drogami rowerowymi na os. Konieczki. Przy ul. W. Sikorskiego znajduje się kilka szkół, stadion oraz basen, które są codziennymi miejscami podróży dla młodzieży. Budowa ścieżki rowerowej wzdłuż ul. W. Sikorskiego ułatwi samodzielne poruszanie się młodzieży po mieście, połączy drogi dla rowerów i zachęci część mieszkańców do rezygnacji z samochodów w codziennych dojazdach do centrum. Realizacja zadania zmniejszy korki i zatłoczenie parkingów. Wraz z budową ścieżki należy też zbudować przy szkołach, basenie i stadionie odpowiedniej wielkości parkingi rowerowe z zadaszeniami. Zadanie zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 2.
- Ograniczenie dzikiego parkowania – miejsca, gdzie obecnie istnieją dzikie parkingi, zostaną zbadane pod względem własności gruntu, zaspokojenia potrzeb parkingowych, możliwości redukcji popytu w okolicy, a także możliwości techniczno-budowlanych i finansowych budowy parkingów. W wyniku analiz zostaną zaproponowane zmiany, którymi mogą być budowa nowych parkingów, ułatwienia w parkowaniu w innych miejscach lub likwidacja dzikiego parkowania. Koszt zadania w zależności od przyjętego rozwiązania może wycieść od kilkudziesięciu tysięcy zł do kilkuset tysięcy zł dla każdego dzikiego parkingu. Realizacja zadania wymaga czasochłonnych przygotowań, dlatego została przewidziana do realizacji w horyzoncie 2. Dzikie parkingi oraz mapy z wynikami nagromadzenia nielegalnego parkowania zostały zaprezentowane w załączniku do etapu 1. niniejszego opracowania.
- Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 3 – zadanie zostało szczegółowo przedstawione w 5.3.3. niniejszego opracowania i jest przewidziane do realizacji w ramach programu „Smart Parking”.

5.4.4 Konieczki i Zatorze

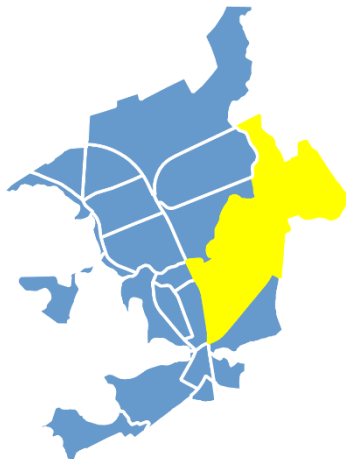


- Strefy zamieszkania na drogach lokalnych – powszechnym problemem związanym z parkowaniem w Ełku jest zostawianie samochodów na chodnikach dróg w zabudowie jednorodzinnej. Utrudnia to poruszanie się pieszo. Często szerokość pasa drogowego takich ulic nie pozwala na wydzielenie na nich jezdni, chodników i miejsc postojowych. Dlatego te drogi powinny zostać przebudowane na przestrzenie niepodzielone na jezdnie i chodniki oraz oznaczone jako strefy zamieszkania. Wówczas można wyznaczyć miejsca postojowe przy krawędzi drogi. W celu zapewnienia bezpieczeństwa należy na takich drogach zastosować fizyczne bariery utrudniające przekraczanie dozwolonej prędkości – donice z kwiatami, małą architekturę, wyniesione skrzyżowania. W inżynierii ruchu często spotykaną nazwą dla tego typu działań jest miasteczko holenderskie. W Polsce realizowano program pilotażowy z zakresu uspokojenia ruchu w Puławach, gdzie przebudowano drogi całego osiedla. Obecnie podobnych działań wymagają ulice na os. Zatorze. Przebudowa dróg lokalnych na strefy zamieszkania kosztuje ok. 100 tys. zł za jedno skrzyżowanie i ok. 100 tys. zł za każdy odcinek 100 metrów. Ponieważ to zadanie jest stosunkowo drogie, mało priorytetowe i wymagające przekonania mieszkańców przez przykład, zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 3.

- Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
- Budowa ścieżek rowerowych – na osiedlach Konieczki i Zatorze ścieżki rowerowe zostały do tej pory zbudowane tylko wzdłuż ulic Kolonia i Suwalskiej. Nadal brakuje ich na ul. W. Sikorskiego, W. Witosa, T. Bora-Komorowskiego, I. Łukasiewicza i wzdłuż rzeki Ełk. Realizacja tego zadania spowoduje, że więcej osób zacznie dojeżdżać rowerami do sklepów, pracy i szkoły. Przez to zmniejszą się korki oraz zajętość miejsc parkingowych, szczególnie w centrum. Konieczna przy realizacji tego zadania będzie współpraca z władzami kolejowymi, które będą przebudowywać linie kolejowe, w tym przejazdy. Dla władz miasta ważne będzie takie zaplanowanie inwestycji towarzyszących przebudowie linii kolejowych, aby ułatwiały one poruszanie się rowerami po mieście. Budowa ścieżek rowerowych kosztuje ok. 500 tys. zł za 1 km. Ponieważ na os. Konieczki i Zatorze potrzeba zbudować ok. 2 km nowych ścieżek, to całkowity koszt zadania trzeba szacować na ok. 1 mln zł. Ponadto jest możliwe uzyskanie dofinansowania na zadanie z funduszy unijnych. Ponieważ zadanie wymaga współpracy z spółkami kolejowymi, co może wpływać na długość czasu przygotowania inwestycji, zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 2.
- Ograniczenie dzikiego parkowania – patrz opis dla strefy północnej (5.4.3), ze względu na ograniczenia organizacyjne i dużą skalę przedsięwzięcia realizację przewidziano w horyzoncie 3.
- Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 6 – zadanie jest analogiczne do opisanego w podrozdziale 5.3.3. niniejszego dokumentu oraz dotyczącego uporządkowania parkowania przed szkołą podstawową nr 3 (patrz opis dla strefy północnej). Jego wdrożenie nastąpi po przetestowaniu

i osiągnięciu pozytywnych efektów na ul. Grodzieńskiej. Dlatego zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 3. Jego koszt będzie zależny od zakresu uzgodnionych zmian i może wynieść od kilkudziesięciu tysięcy zł do ponad 1 mln zł w sytuacji całkowitej przebudowy drogi.

5.4.5 Strefa przemysłowa

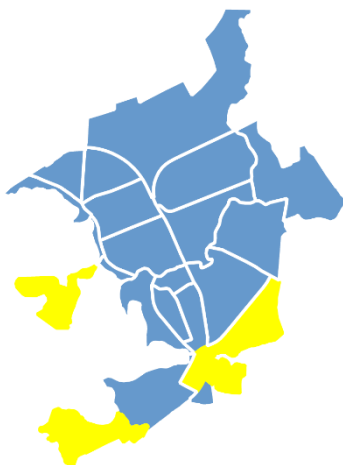


- Budowa ścieżek rowerowych – W strefie przemysłowej pracuje kilka tysięcy osób. Obecnie dotarcie tam inaczej niż samochodem lub autobusem jest bardzo trudne. Możliwa jest jednak budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ulic Podmiejskiej i Suwalskiej oraz rzeki Ełk na południe od tej ulicy. Jazda rowerem po chodniku wzdłuż ul. Przemysłowej jest legalna, ale brakuje przejazdów rowerowych przez dochodzące ulice. W tych miejscach należy obok przejść dla pieszych wyznaczyć przejazdy rowerowe. W przypadku budowy centrum handlowego na terenie strefy przemysłowej należy zobowiązać inwestora do budowy ścieżek rowerowych do powstającego kompleksu usługowego od strony ul. Towarowej oraz parkingu rowerowego.

Umożliwienie dojazdu mieszkańcom do miejsc pracy i sklepów rowerami pozwoli odciążyć parkingi samochodowe w strefie przemysłowej. Szczególnie ważnym miejscem są zakłady mięsne, gdzie dzikie parkowanie „rozlewa się” po całej okolicy. Wraz z budową ścieżek rowerowych należy stworzyć parkingi rowerowe przed zakładami pracy. Budowa ścieżek rowerowych kosztuje ok. 500 tys. zł za 1 km. Ponieważ na terenie strefy przemysłowej potrzeba zbudować ok. 2 km nowych ścieżek, to całkowity koszt zadania trzeba szacować na ok. 1 mln zł. Ponadto jest możliwe uzyskanie dofinansowania na zadanie z funduszy unijnych. Zadanie jest ważne, ale wymaga przygotowania i uzgodnienia z innymi zarządcami dróg dokumentacji projektowej, dlatego zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 2 Planu Wdrażania.

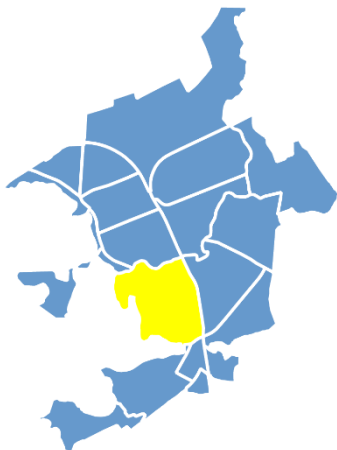
- Ograniczenie dzikiego parkowania – patrz opis dla strefy północnej (5.4.3), ze względu na ograniczenia organizacyjne i dużą skalę przedsięwzięcia realizację przewidziano w horyzoncie 3 Planu Wdrażania.

5.4.6 Osiedla domów jednorodzinnych



- Strefy zamieszkania na drogach lokalnych – patrz opis dla Konieczki i Zatorze 5.4.4.

5.4.7 Okolice ul. Kilińskiego

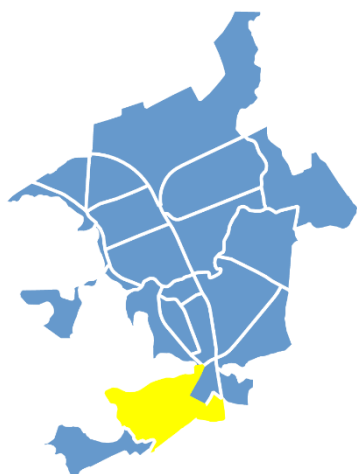


- Strefy zamieszkania na drogach lokalnych – patrz opis dla Konieczek i Zatorza – 5.4.4..
- Analiza dostępności sieci ruchu pieszego – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
- Budowa chodników i ścieżek rowerowych prowadzących do sklepów oraz uspokojenie ruchu drogowego – w okolicy ul. Kilińskiego znajduje się wiele obiektów handlowych. Do części z nich nie prowadzą ani chodniki, ani ścieżki rowerowe (Kaufland, Biedronka). Zadanie polega na budowie brakującej infrastruktury pieszej i rowerowej na ulicach Targowej, Kilińskiego, Norwida i Przemysłowej. Ze względu na niski poziom bezpieczeństwa

należy w projektach zwrócić szczególną uwagę na jego zapewnienie pieszym i rowerzystom. Zalecane rozwiązania zostały szczegółowo opisane w Studium Komunikacyjnym dla Miasta Ełku z 2019 r. Umożliwienie mieszkańcom bezpiecznego i wygodnego docierania do sklepów pieszo i rowerem pozwoli zredukować liczbę podróży odbywanych samochodami. Zmniejszy to korki i zajętość miejsc na parkingach. Zadanie ma złożony charakter i należy je opracować w szczegółach poprzez wykonanie dokładnych analiz dostępności pieszej i rowerowej oraz własności gruntu. Konieczne będą uzgodnienia w przypadku potrzeby poprowadzenia inwestycji na terenach prywatnych. Ze względu na potrzebę przeprowadzenia analiz zadanie zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 2.

- Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
- Ograniczenie dzikiego parkowania – patrz opis dla strefy północnej – 4.5.3.
- Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 7 – zadanie jest analogiczne do opisanego w rozdziale 5.3.3 niniejszego dokumentu uporządkowania parkowania przed szkołą podstawową nr 3 (patrz opis dla strefy północnej – 5.4.3). Jego wdrożenie nastąpi po przetestowaniu i osiągnięciu pozytywnych efektów na ul. Grodzieńskiej. Dlatego zostało przewidziane do realizacji w horyzoncie 2. Jego koszt będzie zależny od zakresu uzgodnionych zmian i może wynieść od kilkudziesięciu tysięcy zł do 1 mln zł w sytuacji całkowitej przebudowy drogi.

5.4.8 Jeziorna i Sosnowa



- Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych – patrz opis dla centrum – 5.4.1.
- Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż ul. Jana Pawła II – obecnie ścieżki rowerowe wzdłuż ulicy są nieciągłe, co utrudnia korzystanie z nich. Budowa ciągłej infrastruktury wzdłuż ulicy zachęci mieszkańców do korzystania z rowerów, szczególnie przy dojazdach do sklepów i szkół. Spowoduje to mniejsze zatłoczenie parkingów. Brakujące odcinki mają w sumie długość ok. 400 metrów. Ich całkowity koszt budowy wyniesie 0,2 mln zł. Ponadto jest możliwe uzyskanie dofinansowania na zadanie z funduszy unijnych. Zadanie przewidziano do realizacji w horyzoncie 2.
- Zastosowanie paneli fotowoltaicznych jako zadania parkingowego przy plaży – koszty utrzymania infrastruktury drogowej są wysokie. Można je zmniejszyć poprzez zastosowanie innowacyjnych rozwiązań. Takim jest budowa paneli fotowoltaicznych jako zadania parkingowego przy targowisku. W ten sposób nie tylko powstanie dach, ale też zasilanie targowiska w prąd oraz zmniejszy się miejską wyspę ciepła. Zadanie wymaga opracowania dokumentacji technicznej, w tym elektrycznej, i przyłączenia elektrowni słonecznej do sieci energetycznej. Koszt postawienia paneli należy szacować na ok. 0,4 mln zł dla jednego parkingowego. Inwestycja zwróci się po ok. 5 – 7 latach. Ze względu na niską cenę oraz dochodowy charakter zadania, zostało ono przewidziane do realizacji w horyzoncie 1.
- Ograniczenie dzikiego parkowania – patrz opis dla strefy północnej – 5.4.3. ze względu na ograniczenia organizacyjne i dużą skalę przedsięwzięcia realizację przewidziano w horyzoncie 3.

5.5 Kosztowność w horyzontach czasowych

Sumaryczne koszty, które poniesie miasto w celu realizacji zadań dla poszczególnych horyzontów, przedstawiono w poniższych tabelach, nie uwzględniając kosztów na realizację zadań w horyzoncie 0., który realizowany jest w ramach projektu „Smart Parking – zwiększenie dostępności miejsc parkingowych w Elku”.

Tabela 6. Szacowane koszty realizacji polityki parkingowej miasta Elku horyzont 1.

L.p.	Nazwa zadania	Wkład finansowy miasta
1.	Woonerf na ul. Pułaskiego	2,5 mln zł
2.	Analiza dostępności sieci ruchu pieszego	0,2 mln zł
3.	Ustawienie tablic informacyjnych dla pieszych	0,2 mln zł
4.	Uporządkowanie parkowania wokół budynku urzędu miasta	0,3 mln zł

Polityka Parkingowa Miasta Ełku

5.	Podjęcie rozmów z instytucjami dysponującymi wolnymi parkingami	bez dodatkowych kosztów
6.	Budowa paneli fotowoltaicznych w okolicach parkingów	0,4 mln zł
7.	Likwidacja dzikiego parkowania w ramach dalszej rewitalizacji podwórek	0,5 mln zł
8.	Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 3	0,5 mln zł
9.	Uruchomienie strefy płatnego parkowania	1,2 mln zł
Suma horyzont 1.		5,8 mln zł

Tabela 7. Szacowane koszty realizacji polityki parkingowej miasta Ełku horyzont 2.

L.p.	Nazwa zadania	Wkład finansowy miasta
1.	Ograniczanie ruchu w Centrum - woonerf na ul. Armii Krajowej (Centrum);	1,8 – 8,0 mln zł
2.	Budowa brakujących chodników i ścieżek rowerowych	4,5 mln zł
3.	Ewaluacja i ewentualna korekta funkcjonowania strefy płatnego parkowania	0,5 – 2,0 mln zł
4.	Budowa parkingu na rogu ulic Wojska Polskiego i Pułaskiego	3,0 mln zł
5.	Ograniczenie dzikiego parkowania (Północ i Kilińskiego)	0,2 – 1,0 mln zł
6.	Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 4	0,2 – 0,5 mln zł
7.	Uporządkowanie parkowania przed szkołą podstawową nr 7	0,2 – 0,5 mln zł
8.	Przeprowadzenie optymalizacji funkcjonowania komunikacji miejskiej	0,3 mln zł
Suma horyzont 2.		10,7 – 19,8 mln zł

Tabela 8. Szacowane koszty realizacji polityki parkingowej miasta Ełku horyzont 3.

L.p.	Nazwa zadania	Wkład finansowy miasta
1.	Budowa placu miejskiego przed dworcem kolejowym	0,75 – 5,0 mln zł
2.	Budowa centrum przesiadkowego dla pasażerów komunikacji autobusowej	0,0 – 2,0 mln zł
3.	Strefy zamieszkania na drogach lokalnych	5,0 mln zł
4.	Woonerf na ul. Nadjeziornej	0,2 – 2,5 mln zł
5.	Ograniczenie dzikiego parkowania (Konieczki, Jeziorna, Strefa przemysłowa)	0,4 – 2,0 mln zł
Suma horyzont 3.		6,35 – 16,5 mln zł
Suma wszystkich horyzontów		22,85 – 42,1 mln zł⁹

⁹ Koszty podane w tabelach są wartościami szacunkowymi, ich wielkość może znacząco różnić się zależnie od uszczegółowienia opisu przedmiotu danego działania.



ZARZĄDZANIE I MONITOROWANIE

6. Zarządzanie i monitorowanie

6.1 Zarządzanie

Polityka Parkingowa Miasta Ełku składa się głównie z działań przestrzennych. Opowiadają one na zidentyfikowane problemy oraz oddziałują na sytuację ekonomiczną, społeczną, ekologiczną i energetyczną gminy i jej mieszkańców. Należy mieć na uwadze, że temat parkowania wywołuje u części społeczeństwa bardzo silne reakcje emocjonalne. Dlatego podczas wdrażania należy zastosować sprawdzone zasady zarządzania zmianą. Do wprowadzenia zmian potrzebne są ze strony władz miasta:

- zakomunikowanie zmiany – prezydent Ełku powinien ogłosić, że będzie realizowana polityka parkingowa i ta decyzja nie podlega weryfikacji. Mieszkańcy zaś w ramach swoich praw mogą powiedzieć, jak w szczegółach powinny zostać wykonane zadania;
- zaangażowanie władz – osoby odpowiedzialne w mieście za wdrażanie polityki parkingowej z prezydentem miasta na czele powinny aktywnie wspierać realizację zadań, np. płacić za parkowanie lub chodzić do pracy pieszo, aby zmniejszać korki;
- zabezpieczenie potrzeb – zespół koordynujący realizację polityki parkingowej powinien wysłuchać potrzeb osób, których zmiany będą dotyczyły i na nie odpowiedzieć.

Opór przed wprowadzeniem zmian jest naturalną reakcją ludzi. Dlatego trzeba pokazywać korzyści z nowych rozwiązań – przestrzenne, finansowe, zdrowotne, środowiskowe itd. Informacja skierowana do mieszkańców powinna zawierać 4 elementy zawarte w modelu:

Rysunek 16. Model zmiany zachowania



Wzór – mieszkańcy potrzebują przykładu udanego wdrożenia zaproponowanych zmian, najlepiej z Ełku, a jeśli nie ma w mieście dobrego przykładu, to z innego miejsca w kraju lub Europie. Trzeba pamiętać, że polityka parkingowa Ełku ma być innowacyjna, więc powinna zawierać elementy, które dotychczas nie zostały wdrożone

przynajmniej w województwie lub w Polsce. Z drugiej strony, wdrażając rozwiązania, trzeba sprawdzić, czy podobne nie zakończyło się wcześniej fiaskiem, aby uniknąć powtarzania błędów innych. Wzór oznacza także dawanie dobrego przykładu ze strony władz miasta w korzystaniu z nowych rozwiązań.

Uzasadnienie – mieszkańcy potrzebują wiedzieć, po co dane rozwiązanie jest wdrażane. Takie merytoryczne informacje należy przekazywać mieszkańcom podczas spotkań i w komunikatach urzędu miasta. Ważna jest informacja, na jakie potrzeby odpowiada dane rozwiązanie i jakie przyniesie korzyści.

Umiejętności – mieszkańcy potrzebują wiedzieć, jak mają się zachowywać w zmienionej rzeczywistości. Potrzebują dobrej informacji, jakie reguły będą obowiązywać w strefie płatnego parkowania, na woonerfie czy pod szkołami.

Zaplecze techniczne – mieszkańcy potrzebują wiedzieć, jakimi nowymi narzędziami będą się posługiwać. W przypadku polityki parkingowej jest to np. informacja o sposobach działania parkomatów, które zostaną ustawione w strefie płatnego parkowania

W zarządzaniu i monitorowaniu politykami publicznymi Urząd Miasta Ełku ma sprawdzone i dobrze działające mechanizmy zapisane w Programie Rewitalizacji. Dlatego, bazując na posiadanych zasobach instytucjonalnych, zarządzanie i monitorowanie polityką parkingową powinno odbywać się na zbliżonych zasadach.

System wdrażania polityki parkingowej należy wpisać w strukturę Urzędu Miasta Ełku i miejskich jednostek organizacyjnych, w szczególności straży miejskiej. Głównym podmiotem systemu zarządzania jest samorząd miasta. Do strategicznego zarządzania powinien zostać stworzony zespół ds. wdrażania polityki transportowej. Zespół powołani będzie zarządzeniem prezydenta Ełku, a w jego skład powinni wejść:

- prezydent lub wiceprezydent (jako przewodniczący);
- kierownik Referatu Dróg Miejskich;
- naczelnik Wydziału Strategii i Rozwoju;
- komendant lub zastępca komendanta Straży Miejskiej;
- przedstawiciel Wydziału Finansowego;
- przedstawiciel Wydział Edukacji;
- przedstawiciel Referatu Ochrony Środowiska i Energii;
- przedstawiciel Referatu Planowania Przestrzennego;
- przedstawiciel Biura Prawnego.

Komórką odpowiedzialną za koordynację polityki parkingowej powinien być Referat Dróg Miejskich. Do jego zadań będzie należeć:

- monitorowanie i ewaluacja polityki parkingowej;
- weryfikacja, aktualizacja i ocena przeprowadzonych działań;
- monitorowanie realizacji zadań pod kątem ich zgodności z założeniami i celami;
- przygotowaniu dokumentacji inwestycji;
- nadzór merytoryczny nad realizacją inwestycji.

- inne zadania zlecone przez zespół koordynujący.

Za wsparcie instytucjonalne powinien być odpowiedzialny Wydział Strategii i Rozwoju. Będzie on odpowiedzialny za:

- prowadzenie działań informacyjnych i konsultacyjnych dla mieszkańców;
- poszukiwanie zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji przewidzianych w polityce parkingowej, w szczególności funduszy unijnych na rewitalizację i zrównoważoną mobilność;

Referat Dróg Miejskich oraz Wydział Strategii i Rozwoju będą ściśle współpracować ze sobą, a także z innymi komórkami urzędu, a ponadto z mieszkańcami przy wdrażaniu dokumentu. Szczególne zadanie będzie spoczywać na Straży Miejskiej, do której zadań będzie należała kontrola przestrzegania prawa związanego z funkcjonowaniem strefy płatnego parkowania. Wobec tego należy przewidzieć, że straż będzie potrzebować ok. 5 dodatkowych etatów do obsługi strefy.

Ważnym elementem wdrażania polityki parkingowej będzie dialog z mieszkańcami. W tym celu należy przewidzieć potrzebę tworzenia informacji w postaci artykułów prasowych, ulotek, filmów wideo, infografik i materiałów internetowych. Wdrażanie polityki parkingowej będzie się także odbywać poprzez procesy konsultacji z mieszkańcami dotyczącymi realizacji konkretnych zadań, np. zmianami organizacji ruchu przed szkołami podstawowymi. W tym celu powinny każdorazowo odbywać się osobne procesy konsultacyjne. Ponadto dla lepszego dialogu z mieszkańcami rekomenduje się organizowanie dwa razy do roku otwartych spotkań zespołu ds. wdrażania polityki transportowej z zainteresowanymi mieszkańcami.

6.2 Monitorowanie

Monitoring realizacji Polityki Parkingowej Miasta Ełku będzie prowadzony na dwóch poziomach: całego dokumentu i poszczególnych zadań. Coroczne sprawozdania będą zawierały postępy w realizacji poszczególnych zadań oraz analizę wskaźników realizacji celów przygotowywane przez Referat Dróg Miejskich. Projekt sprawozdania będzie opiniowany przez zespół ds. polityki transportowej miasta. Prezydent miasta, w terminie do 30 czerwca każdego roku, składać będzie Radzie Miasta Ełku sprawozdanie dotyczące realizacji polityki parkingowej. Sprawozdania będą publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Ełku, aby mogli się z nim zapoznać wszyscy zainteresowani.

Aktualizacja polityki parkingowej będzie odbywała się w zależności od potrzeb w oparciu o analizę corocznych sprawozdań, wyniki ewaluacji, wymogi zewnętrzne, na wniosek zespołu ds. polityki transportowej miasta, mieszkańców Ełku lub innych podmiotów. Dodanie nowych zadań będzie możliwe pod warunkiem ich wpisywania się w cele polityki parkingowej. Prace nad aktualizacją prowadzone będą we współpracy ze wszystkimi grupami interesariuszy.

Polityka parkingowa będzie poddana ewaluacji po każdym z trzech etapów jej realizacji. Ewaluacja będzie oceniała proces wdrażania polityki parkingowej w oparciu o kryteria trafności, skuteczności, efektywności, użyteczności i trwałości. Jej wyniki będą mogły być podstawą do skorygowania zaplanowanych działań transportowych.

Tabela 9. Wskaźniki realizacji celów polityki parkingowej Ełku

Nazwa wskaźnika	Miernik	Źródło informacji	Wartość bazowa	Wartość docelowa
Cel 1 – Wprowadzenie inteligentnego zarządzania przestrzenią				
Odsetek podróży mieszkańców Ełku odbywanych samochodami	%	Badanie ankietowe w gospodarstwach domowych	55,8	37,2
Długość dróg przebudowanych na deptaki i woonerfy	metry	Referat Dróg Miejskich	0	2100
Długość ścieżek rowerowych	km	Referat Dróg Miejskich	22,0	30,5
Liczba parkingów miejskich z panelami fotowoltaicznymi	szt.	Referat Ochrony Środowiska i Energii	1	4
Cel 2 – Zmniejszenie zajętości miejsc parkingowych				
Liczba miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania i na parkingach miejskich w granicach strefy	szt.	Referat Dróg Miejskich	0	900
Cel 3 – Zwiększenie rotacji w centrum				
Średni długość psotoju w strefie płatnego parkowania	minuty	Straż Miejska	–	90
Cel 4 – Ograniczenie dzikiego parkowania				
Liczba miejsc postojowych na dzikich parkingach	szt.	inwentaryzacja za pomocą dronów	2009	400
Długość dróg lokalnych przebudowanych na strefy zamieszkania bez podziału na jezdnie i chodniki	km	Referat Dróg Miejskich	0	5

Cel 5 – Uporządkowanie parkowania przed szkołami				
Liczba szkół podstawowych, przed którymi wdrożono docelowe zmiany w parkowaniu	szt.	Referat Dróg Miejskich	0	4

Badania ankietowe w gospodarstwach domowych w celu pozyskania danych do wskaźnika „Odsetek podróży mieszkańców Ełku odbywanych samochodami” należy przeprowadzać nie rzadziej niż raz na 5 lat. W celu zapewnienia porównywalności danych należy stosować identyczną metodę jak w Studium Komunikacyjnym wykonanym w 2019 r.

Dane o wartościach pozostałych wskaźników powinny być gromadzone corocznie.

W ramach wskaźnika „Długość dróg przebudowanych na deptaki i woonerfy” będzie liczona także przebudowa terenu przed dworcem kolejowym na plac miejski.

Wskaźnik „Liczba miejsc postojowych w strefie płatnego parkowania i na parkingach miejskich w granicach strefy” obejmuje też parkingi wokół budynku urzędu miasta, parking planowany do budowy na rogu ulic Wojska Polskiego i Pułaskiego oraz inne parkingi na terenach należących do miasta, które leżą w granicach strefy płatnego parkowania.

„Średni czas parkowania w strefie płatnego parkowania” będzie mierzony wyłącznie w godzinach obowiązywania opłat za parkowanie za pomocą elektronicznego systemu, w który będzie wyposażona straż miejska.

Inwentaryzacja dzikich parkingów w celu obliczenia liczby miejsc powinna być prowadzona metodą identyczną jak analiza w etapie 1. opracowania w celu zapewnienia porównywalności.

Należy mieć na uwadze, że „Liczba szkół podstawowych, przed którymi wdrożono docelowe zmiany w parkowaniu” może ulec zmniejszeniu w wyniku ewaluacji efektów i podjęcia decyzji o zaplanowaniu zastosowania innego rozwiązania.

6.3 Konsultacje społeczne dokumentu

Dokument Polityki Parkingowej Miasta Ełku został poddany konsultacjom z pracownikami urzędu miasta oraz mieszkańcami. Pracownicy urzędu zgłosili ponad 30 pytań i uwag do treści dokumentu, które wyjaśniono i uwzględniono w tekście.

W ramach konsultacji z mieszkańcami zaplanowano 3 spotkania. Dwa pierwsze odbyły się planowo 19 i 20 lutego 2020 r. Trzecie ze względu na sytuację sanitarną w kraju zamieniono na spotkanie *on-line* i możliwość przesyłania uwag drogą elektroniczną.

Spotkanie w dniu 19 lutego 2020 r. w szkole podstawowej nr 3 przy ul. Grodzieńskiej dotyczyło głównie problemów z parkowaniem na jezdni przed szkołą. Ujawniły się sprzeczne ze sobą postulaty zapewnienia bezpieczeństwa dzieci i poszerzenia drogi. Zaproponowane w Polityce Parkingowej Miasta Ełku rozwiązania odpowiadają na problemy diagnozowane przez mieszkańców.

Spotkanie w dniu 20 lutego 2020 r. dotyczyło parkowania w strefie nadjeziornej. Mieszkańcy postulowali wprowadzenie strefy płatnego parkowania, ograniczenie ruchu samochodowego oraz budowę parkingu wielopoziomowego przy skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i Pułaskiego. Takie zapisy znajdują się w Polityce Parkingowej Miasta Ełku.

Podczas spotkania *on-line* wpłynęły 34 wnioski od mieszkańców dotyczące głównie formatowania tekstu, rozbieżności w nazwach własnych, próśb ujednoczenia nomenklatury technicznej, elementów SWOT poszczególnych obszarów miasta. Nie uwzględniono 14 uwag odnoszących się głównie do zapisów SWOT i wskazujących na potrzebę rozbudowy układu drogowego jako szansy na rozwiązanie sytuacji parkingowej miasta. Zdaniem wykonawcy taki kierunek zmian przyczyni się tylko do zwiększenia popytu na miejsca parkingowe poprzez nadanie większego priorytetu samochodom w systemie transportowym. Częściowo uwzględniono 2 uwagi będące potocznym komentarzem do treści opracowania Uwzględniono 18 uwag dotyczących nazewnictwa i analizy SWOT.

7. Spis tabel, rysunków, zdjęć i wykresów

TABELA 1. ELEMENTY SIECI LINIOWYCH.....	9
TABELA 2. CENY PARKINGÓW W PRZELICZENIU NA JEDNO MIEJSCE	11
TABELA 3. PODSUMOWANIE INWENTARYZACJI MIEJSC PARKINGOWYCH WEDŁUG WYBRANYCH ATRYBUTÓW — I GRUPA MIEJSC ZINWENTARYZOWANYCH.	16
TABELA 4. LICZBA LUDNOŚCI NA OBSZARACH OBJĘTYCH ANALIZĄ	40
TABELA 5. SPOSOBY REALIZACJI CELÓW POLITYKI PARKINGOWEJ EŁKU	60
TABELA 6. SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA EŁKU HORYZONT 1.	95
TABELA 7. SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA EŁKU HORYZONT 2.	96
TABELA 8. SZACOWANE KOSZTY REALIZACJI POLITYKI PARKINGOWEJ MIASTA EŁKU HORYZONT 3.	97
TABELA 9. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW POLITYKI PARKINGOWEJ EŁKU	102
RYSUNEK 1. PRZYKŁADOWE SPOSOBY ROZWIĄZYWANIA PROBLEMÓW Z PARKOWANIEM.....	12
RYSUNEK 2. MINIMA PARKINGOWE EŁKU.....	25
RYSUNEK 3. TYPY ANALIZOWANYCH OBSZARÓW.....	30
RYSUNEK 4. KLASY DRÓG GMINNYCH.....	31
RYSUNEK 5. STATYSTYKI PODRÓŻY MIESZKAŃCÓW EŁKU.....	37
RYSUNEK 6. PODRÓŻE MIESZKAŃCÓW MIASTA EŁKU.....	39
RYSUNEK 7. UŻYTKOWANIE SAMOCHODÓW PRZEZ MIESZKAŃCÓW EŁKU	39
RYSUNEK 8. GRANICE REJONÓW PRZYJĘTYCH NA POTRZEBY PRAC ANALITYCZNYCH	41
RYSUNEK 9. CELE POLITYKI PARKINGOWEJ EŁKU	59
RYSUNEK 10. PRZYKŁAD ZAGOSPODAROWANIA ULICY W FORMIE WOONERFU, PROJEKT NA UL. 6 SIERPNIA W ŁODZI.....	72
RYSUNEK 11. MOŻLIWA ZMIANA ORGANIZACJI PARKOWANIA NA UL. PUŁASKIEGO.....	73
RYSUNEK 12. PODZIAŁ TERENU PRZY BUDYNKU URZĘDU NA STREFY	79
RYSUNEK 13. PROPOZYCJA ZMIAN DLA UL. OKREŚLONEJ PRZED SP 84 W WARSZAWIE.....	82
RYSUNEK 14. PARKING K+G Z WYSPĄ CENTRALNĄ PRZY SZKOLE	83
RYSUNEK 15. ZAKAZ RUCHU PRZY SZKOLE W GODZINACH PORANNYCH.....	84
RYSUNEK 16. MODEL ZMIANY ZACHOWANIA	99
ZDJĘCIE 1. WYRAŹNE WYZNACZENIE MIEJSC PARKINGOWYCH NA DUŻYCH PARKINGACH POZADROGOWYCH .	63
ZDJĘCIE 2. PRZYKŁAD POWIĄZANIA PRZESTRZENI PARKINGOWEJ Z ZIELENIĄ	63
ZDJĘCIE 3. PRZYKŁAD ULICY Z USPOKOJONYM RUCHEM W HOLANDII	64
ZDJĘCIE 4. CZYTELNE OZNAKOWANIE PARKINGÓW	65
ZDJĘCIE 5. FRYBURG BRYZGOWIJSKI, UZUPEŁNIENIE PRZESTRZENI PARKINGOWEJ TYMCZASOWĄ ZIELENIĄ ..	65
ZDJĘCIE 6. WOONERF NA UL. TRAUGUTTA W ŁODZI	69
ZDJĘCIE 7. ECKERNFÖRDE, WOONERF NA KIELER STRASSE.....	70
ZDJĘCIE 8. DEPTAK W VEJLE.....	70
ZDJĘCIE 9. KARLSKRONA, ULICA Z USPOKOJONYM RUCHEM, Z WYRAŹNYM OZNAKOWANIEM W STREFIE WJAZDU	70

Polityka Parkingowa Miasta Ełku

ZDJĘCIE 10. DEPTAK W GREIFSWALDZIE, MIEŚCIE O ZBLIŻONEJ LICZBIE LUDNOŚCI DO EŁKU	71
ZDJĘCIE 11. TABLICE INFORMUJĄCE O LICZBIE WOLNYCH MIEJSC PARKINGOWYCH W JELENIEJ GÓRZE.....	74
ZDJĘCIE 12. PARKING ROWEROWY PRZY BUDYNKACH URZĘDU.....	76
ZDJĘCIE 13. PRZYKŁAD SYSTEMU PARKINGOWEGO W PŁOCKU.....	78
ZDJĘCIE 14. MIEJSCA KRÓTKOCZASOWEGO ZATRZYMANIA SAMOCHODÓW <i>KISS&RIDE</i> , UL. PUŁAWSKA W WARSZAWIE	83
ZDJĘCIE 15. GDAŃSK, ZAMKNIĘCIE DLA RUCHU SAMOCHODOWEGO NA UL. GROBLA IV PRZED SP 50	85
WYKRES 1. LICZBA LUDNOŚCI EŁKU.....	38